

Mestrado em História da Arte Portuguesa

# Património Cultural e Sociedade. A Metro do Porto e Comunicação Patrimonial

Inês Abreu da Silva

**M**

2017



**Inês Abreu da Silva**

**Património Cultural e Sociedade. A Metro do Porto e  
Comunicação Patrimonial**

Relatório de Estágio desenvolvido na Metro do Porto S.A., realizado no âmbito do Mestrado em História da Arte Portuguesa, orientada pela Professora Doutora Maria Leonor César Machado de Sousa Botelho e supervisionado pela Doutora Iva João da Silva Teles Morais Botelho (Técnica Superior de Arqueologia da Metro do Porto)

Faculdade de Letras da Universidade do Porto

setembro de 2017



# Património Cultural e Sociedade. A Metro do Porto e Comunicação Patrimonial

Inês Abreu da Silva

Relatório de Estágio desenvolvido na Metro do Porto S.A., realizado no âmbito do Mestrado em História da Arte Portuguesa, orientada pela Professora Doutora Maria Leonor César Machado de Sousa Botelho e supervisionado pela Doutora Iva João da Silva Teles Morais Botelho (Técnica Superior de Arqueologia da Metro do Porto)

## Membros do Júri

Professora Doutora Lúcia Rosas  
Faculdade de Letras – Universidade do Porto

Professora Doutora Leonor Soares  
Faculdade de Letras – Universidade do Porto

Professora Doutora Maria Leonor Botelho  
Faculdade de Letras – Universidade do Porto

Classificação obtida: 17 valores



# Índice

Agradecimentos .....	7
Resumo .....	9
ABSTRACT .....	10
Índice de Ilustrações .....	11
Índice de Tabelas .....	13
Lista de Abreviaturas e Siglas .....	14
Introdução .....	15
1. Subsídios para uma História do Metro do Porto .....	19
1.1. Estrutura Orgânica da Metro do Porto S.A. ....	26
1.2. Da Missão da Metro do Porto S.A.: Planear .....	27
1.2.1. Arquitetura .....	29
1.2.2. Património Cultural .....	31
<i>Tabela 1_ Tabela Cronológica</i> .....	36
2. Património Cultural. A importância da comunicação. ....	39
2.1. Comunicar o Património Cultural .....	43
3. Enquadramento Legal do Património Cultural na AIA .....	46
<i>Tabela 2_ Tabelas comparativas – Direito Derivado e Direito Interno</i> .....	46
4. Transporte ferroviário e interesse histórico-cultural .....	74
4.1. Metodologias de seleção de redes de Transporte férreo e forma de pesquisa .	76
4.2. Amostra e análise de dados .....	78
a) Metro do Porto (Portugal) .....	79
b) Metro do Mondego (Portugal) .....	84
c) Metro de Lisboa (Portugal) .....	87
d) Metro da Margem Sul (Portugal) .....	92
e) Metro de Glasgow (Escócia) .....	93
g) Metro de Londres (Reino Unido) .....	99
i) Metro de Roma (Itália) .....	106
j) Metro de Nápoles (Itália) .....	109
k) Metro de Copenhaga (Dinamarca) .....	113
l) Metro de Berlim (Alemanha) .....	117

m) Metro de Viena (Áustria) .....	120
n) Metro de Budapeste (Hungria) .....	122
o) Metro de Sofia (Bulgária) .....	126
p) Metro de Atenas (Grécia).....	128
q) Metro de Istambul (Turquia).....	130
r) Metro de Hong Kong (República Popular da China) .....	132
s) Metro de Toronto (Canadá) .....	134
t) Metro de Nova Iorque (EUA).....	135
4.1. Conclusões .....	138
5. Tarefas desenvolvidas .....	141
5.1 Processos de trabalhos arqueológicos .....	145
5.1.1 Processo Ponte da Peça Má, Linha T, T09.08;.....	146
5.1.2 Processo Avenida dos Aliados, Linha S, T.01.11. ....	149
5.2 Elaboração de <i>layouts</i> para divulgação/publicação de conteúdos .....	156
5.2.1. Panfletos informativos .....	161
5.2.2. Vaivém .....	162
5.2.3. Desdobrável – Arqueologia .....	163
5.2.4. Desdobrável – Arquitetura.....	164
5.2.5. Catálogo – Arqueologia.....	165
5.2.6. Catálogo – Arquitetura .....	168
Considerações finais .....	171
Bibliografia.....	175

## **Agradecimentos**

Com a conclusão do presente relatório de estágio, dou por terminada mais uma grande etapa – um caminho percorrido com alguma turbulência, mas que de outra maneira não me ajudaria a crescer tanto – nesta curta mas satisfatória vida. Assim, chegou a hora da despedida, e isso implica agradecer, do fundo do coração, a todos aqueles que tornaram, de uma maneira ou de outra, isto possível.

Aos meus pais, Sara e Livo, por fazerem de mim a pessoa que sou hoje, por me deixarem seguir o meu caminho, por me deixarem cair, mas por estarem sempre presentes para me ajudar a levantar. Por me darem a oportunidade de chegar onde nunca lhes foi possível e pelo amor incondicional.

Ao meu irmão, César, o meu exemplo, de quem tanto tenho orgulho, por todas as palavras sábias e amigas, por toda a confiança depositada e por todo o amor partilhado ao longo destas 23 primaveras.

Aos meus primos, por este sangue que partilhamos não nos obrigar a nada, mas sim por este amor infinito que temos uns pelos outros que nos obriga a tudo. E ao resto da minha família que, apesar das circunstâncias da vida, permanece unida.

À minha orientadora, Professora Doutora Maria Leonor Botelho, por toda a paciência, por toda a prestabilidade e por todo o apoio precioso para a realização do estágio e do relatório que aqui se apresenta.

A todo o Gabinete de Ambiente Segurança e Qualidade da Metro do Porto S.A., e à minha supervisora, Doutora Iva João Botelho, e ainda à Doutora Sofia, por todo o apoio e por me fazerem sentir em casa num local que me era estranho.

À Mariana e à Inês, e aos restantes membros do Radar Valenciano, por me mostrarem que, estando longe ou estando perto, a amizade é uma das coisas mais bonitas deste mundo e, quando verdadeira, nunca morre.

À Silvana, de quem eu tanto gosto, por me acompanhar, lado a lado desde o dia 1, por tornar este percurso mais fácil e, acima de tudo, por me mostrar que mesmo que o mundo pareça estar contra nós, a nossa vontade misturada com uma boa dose de amor,

vence tudo. Porque na verdade, e citando-a, «é isto que queremos fazer quando formos grandes».

Ao Max, por todos os momentos de desabafo e descontração ao longo deste percurso – dos poucos em que conseguia fugir da realidade – que me ajudaram a manter um bom equilíbrio entre o trabalho e o lazer e que me ampararam a sanidade emocional.

Ao Mateus, porque todos nós precisamos de um bom amigo que diga «Não faças isso» e «Eu avisei-te», mas por amor, para o nosso bem e sempre dito no momento certo.

Ao Pedro, à Helena, à Catarina, ao Luís, ao Ramos, à Anaïs e à Carina, por todo o amor demonstrado, apesar das adversidades; e à restante comitiva de 2012, por todos os momentos de pura diversão e companheirismo, aos quais desejo o maior sucesso nesta vida.

## Resumo

A construção do Metro do Porto, iniciada no final do século passado, permitiu a descoberta de um mundo subterrâneo, desconhecido até então: um espólio arqueológico com novos contributos para a compreensão da história da cidade do Porto, criando novas ligações entre o nosso passado e o presente. A identificação desta *cidade subterrânea* abriu novos caminhos de investigação e, por sua vez, novas descobertas, juntando especialistas de diferentes áreas que trabalharam, e trabalham, para obter um fim comum: conhecer todo esse Património Cultural. Porém, esta herança não deve permanecer no interior da instituição, mas sim ser dada a conhecer a diferentes tipos de públicos. Até porque, e indo ao encontro do art. 12.º da Convenção Quadro de Faro (2005), as instituições têm que melhorar e facilitar o acesso ao seu património «a fim de aumentar a sensibilização sobre o seu valor, sobre a necessidade de o manter e preservar e sobre os benefícios dele derivados». Por isto mesmo, é importante estudar toda a vertente legislativa relativa ao Património e particularmente à sua relação com a Avaliação de Impacto Ambiental, à qual dedicamos um capítulo neste estudo.

Assim, o presente relatório de estágio, realizado na Metro do Porto S.A. no âmbito do Mestrado em História da Arte Portuguesa, procura mostrar a relação essencial da sociedade com o património e sua comunicação, passando por um estudo casuístico e exploratório, a nível mundial, referente a diferentes entidades de metros, ao nível da forma como divulgam o seu Património Cultural. Aborda ainda as tarefas realizadas no seio do estágio curricular, como é o caso dos Processos arqueológicos da Ponte da Peça Má (Trofa) e da Avenida dos Aliados (Porto), processos esses que potenciaram a reflexão sobre as diferentes fases de comunicação patrimonial.

Todo o trabalho realizado apresenta um objetivo final e muito concreto: a criação de uma proposta de diferentes instrumentos/formatos de *layout* de comunicação, essencialmente dirigido para a difusão do Património Cultural da Metro do Porto que visa chamar a atenção para a importância do seu conhecimento, seja ele arqueológico – sob a forma de vestígios encontrados aquando as construções da construção de linhas e respetivas estações – ou construído – sob a forma de estações de metro concretizadas por conceituados arquitetos portugueses –, e para a sua preservação.

**Palavras chave:** Metro do Porto, Património Cultural, Comunicação Patrimonial, Sociedade e Património.

## ABSTRACT

The construction of Porto's Metro, at the end of the past century, made possible the discovery of an underground world, unknown until then: an archaeological treasure able to add contributions to the history of city of Porto that connects the past to the present. This *underground city* opened new research paths and, therefore, to new discoveries, uniting specialists from different areas that has worked, and it is working, to reach one end: get to know all of that Cultural Heritage. Nevertheless, this valuable heritage should not be kept inside the institution, but shown to all the population. Because, and as the art. 12.º of the Council of Europe Framework Convention (2005) says, the institutions must improve and facilitate access to their heritage «in order to raise awareness about its value, the need to maintain and preserve it, and the benefits which may be derived from it». That is why it is important all the legislative branch related to the Heritage and in particular his relationship with Environmental Impact Assessment, to which we have dedicated one chapter.

Having this said, this internship report, performed in Metro do Porto S.A. in the extent of Portuguese History of Art Master, wishes to show the society essential relationship with heritage and its communication, going through a casuistic and empirical study, worldwide, referring to diverse metro entities, to its Cultural Heritage and to its disclosure. Also addresses the tasks implemented within the curricular internship, like the Archaeological processes of Peça Má Bridge case (Trofa) and the Avenida dos Aliados (Porto). These processes rise to a reflection on the different phases of patrimonial communication.

All the work done presents a final and very solid objective: the creation of a communication layout proposal, essentially focused on the Cultural Heritage, for Metro do Porto which aims to draw attention for the importance of our Heritage, archeaologic – such as traces found in the construction of the lines and stations – or buildings – such as the stations built by renowned Portuguese architects – and its preservation.

**Key Words:** Porto Subway, Cultural Heritage, Patrimonial communication, Society and Patrimony

## Índice de Ilustrações

*Ilustração 1* – Inauguração da Linha A, entre a Estação da Trindade e a Estação de Matosinhos, no dia 7 de dezembro de 2002. Respetivamente: discurso comemorativo do Primeiro Ministro Durão Barroso; Primeira viagem do veículo no troço da Linha A; População na Estação da Casa da Música no dia da inauguração do troço

*Ilustração 2* \_ Revista *jn em foco*, do Jornal de Notícias de 2000-02-28. Capa e ilustrações interiores. Nestas vemos, na primeira, Vieira de Carvalho visitando o reservatório de Mijavelhas/ Campo Grande e, em primeiro plano, o operário Carlos Rocha; e, na segunda, a pedra de armas reais

*Ilustração 3* \_ Mapa da Rede Metropolitana do Porto

*Ilustração 4* \_ Respetivamente: Selo da Arca d'Água de Mijavelhas dos CTT; Representação da Arca d'Água de Mijavelhas por uma criança do primeiro ciclo da escola do Bonfim. Todos os desenhos das crianças foram expostos

*Ilustração 5* \_ Mural relativo à Antiga Estação Ferroviária da Boavista e ao património circulante

*Ilustração 6* \_ *Fotografias alusivas* aos dois desastres naturais – *The Great Smog*; Derrame do *Torrey Canyon*

*Ilustração 7* \_ Fotografias alusivas à catástrofe *Santa Barbara Oil Spill*, em 1969

*Ilustração 8* \_ Respetivamente: Locomotiva D. Luiz e Carruagem D. Maria Pia

*Ilustração 9* \_ Inauguração do primeiro Metro, em Londres; Inauguração do Metro de Lisboa

*Ilustração 10* \_ Respetivamente: Carta Topográfica de Telles Ferreira (1892) da zona central da cidade – Bairro do Laranjal [imagem retirada de: Imagem aérea da Avenida dos Aliados na década de 1950 [imagem retirada de: Vista aérea da Avenida dos Aliados]

*Ilustração 11* \_ Respetivamente: Imagem relativa às Estacas 108-110; Imagem relativa a toda a zona da Estação da Avenida dos Aliados

*Ilustração 12* – Respetivamente: Ponte da Peça Má. Alçado norte (Perspetiva obtida da EN 14, no sentido Trofa – Porto) [fotografia de Iva Botelho, setembro de 2016]; Obra em azulejo, ainda presente na Trofa, ilustrativa da Ponte Pênsil

*Ilustração 13* \_ Mapa relativo à localização da zona inscrita na Lista de Património Mundial da UNESCO (delimitação a verde) e da sua zona especial de proteção (delimitação a vermelho);

*Ilustração 14* \_ Avenida da Cidade, 1915 – Barry Parker

*Ilustração 15\_ Estudos para os dois edifícios (A Nacional e Pinto Leite) da Avenida dos Aliados – Marques da Silva*

*Ilustração 16\_ Plano de requalificação da Avenida dos Aliados, Metro do Porto e Eduardo Souto Moura*



## **Índice de Tabelas**

Tabela 1\_ Tabela Cronológica

Tabela 2\_ Tabelas Comparativas – Direito Derivado e Direito Interno

Tabela 3\_ Tabela Comparativa dos casos seleccionados – Metros

Tabela 3\_ Suportes de Comunicação e público alvo

## **Lista de Abreviaturas e Siglas**

AIA – Avaliação de Impacto Ambiental

AMP – Área Metropolitana do Porto

CE – Comunidade Europeia

CEE – Comunidade Económica Europeia

COBA – Consultores de Engenharia e Ambiente

CP – Caminhos de Ferro Portugueses, E.P

DGPC – Direção Geral do Património Cultural

EIA – Estudo de Impacto Ambiental

EIS – *Environmental Impacte Statment*

EUA – Estados Unidos da América

IPA – Instituto Português de Arqueologia

IPPAR – Instituto Português do Património Arquitectónico

JN – Jornal de Notícias

LBA – Leis de Bases do Ambiente

LBP – Leis de Bases do Património

*Manual* – Manual de Acolhimento da empresa aos novos colaboradores

MP – Sociedade Metro do Porto, S.A.

NEPA – National Environmental Policy Act

RECAPE – Relatório de Conformidade Ambiental do Projeto de Execução

RS – Relatórios de Sustentabilidade

SMLAMP – Sistema de Metro Ligeiro da Área Metropolitana do Porto

STCP – Sociedade de Transportes Coletivos do Porto, S.A.

UE – União Europeia

UNESCO - Organização das Nações Unidas para a Educação, a Ciência e a Cultura

## Introdução

O trabalho que aqui se apresenta resultou de um estágio curricular desenvolvido nas instalações da Metro do Porto (Avenida Fernão de Magalhães, 1862, 7º, 4350-158 Porto), na qual integrámos o Gabinete de Ambiente, Segurança e Qualidade, no período temporal compreendido entre outubro de 2016 e março de 2017.

Uma vez que este estágio curricular adveio da necessidade de apoio da Arqueóloga da Sociedade (Doutora Iva Botelho), o trabalho realizado consistiu na preparação e execução de tarefas previamente estabelecidas, divididas genericamente entre a revisão de relatórios de acompanhamento e escavações arqueológicas e a produção de uma proposta de *layout*, que se destina à comunicação relativa ao Património Cultural da entidade, tanto física (papel), como digital, isto com o propósito de divulgar esse mesmo Património tentando assim alargar a difusão da sua importância.

A informação tratada ao nível do acompanhamento de relatórios passou pelo conhecimento de duas obras específicas, a saber a Ponte da Peça Má, na Freguesia do Muro, na Trofa – situada na Linha da CP de Guimarães – e a Avenida dos Aliados – situada no centro do Grande Porto, na Linha Amarela (ou D), construída de raiz –, tentando-se para isso, compreender os vários aspetos das duas construções, apoiando a pesquisa em bibliografia, estudos de impacto ambiental (EIA) e a revisão dos já referidos relatórios.

Não obstante ao mencionado no parágrafo anterior, os objetivos definidos desde o início acompanharam-nos durante todo o caminho percorrido, desde a pesquisa de informação, passando pelo tratamento da mesma e seguindo-se também na redacção do presente relatório. Assim, podemos dizer que são estes os objetivos basilares deste estágio curricular:

- Perceber quais as medidas pensadas para a proteção do Património Cultural ao nível internacional, isto é, estudar a sua vertente legislativa, cujo enfoque principal passou pela Avaliação de Impactos Ambientais e pela Convenção Quadro de Faro de 2005, relativa ao Valor ao Património Cultural para a Sociedade – ratificada pelo Estado Português pelo Decreto do Presidente da República n.º65/2008, de 12 de setembro, e com entrada em vigor a 1 de junho de 2011;

- Conhecer quais as medidas tomadas por parte da Metro do Porto para uma gestão e conservação do Património Cultural, procurando uma análise de *follow-up* da mitigação implementada;
- Identificar de que modo é que outras entidades congéneres, tanto nacionais como internacionais, comunicam o Património Cultural que têm sob a sua alçada;
- Propor ideias para o melhoramento da comunicação da Metro do Porto ao nível do seu Património Cultural, seja ele arqueológico ou arquitetónico, aplicando a legislação em vigor e dando resposta à democratização da acessibilidade e difusão patrimoniais.

Contudo, com o desenvolvimento do trabalho, e uma vez que o Património Cultural não existe sem a sociedade, sentimos a necessidade de introduzir um novo objetivo que cruza esses dois fatores – Património Cultural e sociedade –, focalizando-nos na comunicação do primeiro. Isto com um fim muito claro: a consciencialização da importância da comunicação do Património Cultural a nível nacional e internacional, uma vez que um aumento do conhecimento por parte da sociedade (tanto como um todo, como individual) desperta o interesse da sua gestão e da sua conservação, uma vez que só podemos proteger aquilo que conhecemos.

De forma a facilitar a leitura e compreensão deste relatório, optámos por dividi-lo em cinco capítulos que se desdobram em subcapítulos. Deste modo, o primeiro capítulo retrata, não só, apontamentos relevantes da história da nossa instituição de acolhimento – a Metro do Porto –, como apresenta também uma breve introdução geral do nosso trabalho e de como este se insere naquele desenvolvido pela Metro.

O segundo debruça-se sobre a questão já mencionada: Património Cultural e sua relação com a sociedade e a importância da sua comunicação, numa abordagem mais teórica de toda a investigação, incluindo, não só, visões de carácter sociológico, seguindo a linha de pensamento de François Choay, da mesma forma que se torna essencial o saber de Carlos Alberto Ferreira de Almeida.

Já no terceiro capítulo, e porque as questões que aqui abordamos requerem um enquadramento jurídico e legal, são lançadas as bases para o entendimento desses mesmos aspetos, recorrendo a legislação ambiental e do Património Cultural, a nível internacional e nacional, como é o caso das Cartas, Convenções e Diretivas relacionadas tanto com um, como com outro, e as suas respetivas transposições para a legislação nacional. Para esta abordagem, foram também importantes as teses de Doutoramento de David Ferreira, *O Património Cultural na avaliação de impacte ambiental em Portugal*,

e de Iva Botelho, *O Processo do Corgo. Do princípio da conservação pelo registo científico*. Trata-se de um dos capítulos mais trabalhosos e morosos visto termos sido confrontados com conhecimentos e com aplicação de competências da área em questão como não tinha acontecido até à data.

É no quarto capítulo que podemos encontrar os resultados de uma pesquisa exploratória que urge dar resposta a um dos objetivos inicialmente propostos: de que forma as várias instituições trabalhadas dão a conhecer o seu Património Cultural encontrado nas suas áreas de ação. Para isto, e como vamos poder verificar mais à frente, recorremos a um estudo casuístico onde foram trabalhadas 20 entidades de metro espalhadas pelo mundo, tendo sido feitas pesquisas, essencialmente na WWW, não só nos *sites* oficiais dessas instituições, como também nos da imprensa internacional, como por exemplo o *Culture 24* ou o *The Local*. Dado que a *internet* se apresenta como um mundo em constante evolução, até à data do término do estudo em questão, as conclusões mostram-se perturbantes. Isto na medida em que são raras as instituições congéneres à Metro do Porto detentoras de Património Cultural que o divulgam, pelo menos no meio cibernético, sendo essa divulgação maioritariamente realizada por instituições externas aos mesmos, como é o caso da imprensa, como iremos ver.

O último e quinto capítulo elenca as tarefas desenvolvidas ao longo de todo o estágio curricular. Nele encontramos uma pequena descrição dessas mesmas tarefas, onde optámos por seguir a linha do geral para o particular, sendo que nos focámos, especialmente, em duas: o Processo da Ponte da Peça Má e o Processo da Avenida dos Aliados. Para o apoio nesses processos, tivemos a necessidade de conhecer e aprender novas ferramentas de trabalho, como por exemplo, o programa informático AutoCAD que, para além de inicialmente o adotarmos como um estagnador do trabalho e da investigação, apercebemo-nos, ao fim de pouco tempo, que no futuro seria uma mais-valia a nível profissional. É também aqui que expomos as propostas para uma linha de comunicação de conteúdos pertencentes à Metro do Porto, essencialmente no que diz respeito à divulgação do Património Cultural que esta entidade gere.

Como referido, a redação do presente relatório levantou alguns desafios que moldaram e condicionaram o trabalho final. Mencionámos a necessidade de aprendizagem de certos programas informáticos (como o AutoCAD); o confronto de legislação específica (como é o caso da legislação de carácter ambiental); e a aprendizagem de novos conceitos, até então desconhecidos por nós. Ainda assim, para

além dos desafios encontrados ao longo do caminho tornarem esta investigação mais demorada, sobretudo fizeram-na com que fosse mais desafiante.

Importante será ainda referir que o contacto direto com o mundo laboral foi, desde logo, uma motivação para a escolha da realização de um estágio curricular e do respetivo relatório, aliado ao facto de se querer vivenciar uma experiência pragmática onde se aplicassem os conhecimentos teóricos aprendidos ao longo da nossa formação, adquirindo assim novas competências.

Assim, o nosso trabalho quer assumir-se como uma reflexão e uma ferramenta de divulgação da importância e da necessidade da partilha de informação relativa ao Património Cultural. Isto é, quer expor perante os milhões de pessoas que circulam pelas linhas de metro, todos os dias e por todo o mundo, que aquilo que denominamos de Património Cultural não se cinge apenas aos monumentos cuja identificação é intuitiva e que há património que está de alguma forma inacessível pela estratificação criada ao longo da história. Quer dar a conhecer que o mundo não foi sempre como o vemos agora e que para a concretização dos percursos subterrâneos que essas mesmas pessoas realizam regularmente, foi necessário (e ainda bem) mexer com estratigrafias que herdámos do passado e que fazem parte daquilo que somos hoje.

Acima de tudo, o nosso trabalho ambiciona apresentar-se como uma importante chamada de atenção para a relevância da divulgação e preservação desse Património subterrâneo que é de todos e que se quer/tem que se adaptar à contemporaneidade – isto é, promovendo uma política de proteção de defesa e valorização pela conservação através do registo científico, na vez da conservação *in situ* convocada pela Unesco e pelo Conselho da Europa – pois de outra maneira não fará sentido.

## 1. Subsídios para uma História do Metro do Porto

«O Metro do Porto, mais do que um novo e moderno meio de transporte público, é igualmente um tónico e um impulsionador para se recuperar e fazer território, para se fazer e recuperar paisagem, para se fazer e recuperar cidade».<sup>1</sup>

Em Portugal, a construção do primeiro Sistema Metropolitano inicia-se em Lisboa, em meados de 1955.

Na cidade do Porto crescia também uma vontade idêntica. Mas, quando esse «sonho político de décadas»<sup>2</sup> começou a tomar forma, já no final do século passado, na memória dos portuenses ainda estavam bem presentes as dificuldades que impunham a geologia da cidade, marcada pelo tão famoso Granito do Porto. Mais, lembravam-se também, como garantiam «os alemães, como mais do que o granito, eram as águas subterrâneas que impediam que se escavassem túneis na cidade»<sup>3</sup>.

Deste modo, a ideia da existência de um metro na cidade foi relançada durante a campanha eleitoral para as Autárquicas de 1989, pelo Eng.º Carlos Brito, na altura, Presidente do Conselho de Administração da STCP S.A. e candidato à Câmara Municipal do Porto, âmbito em que apresenta a proposta desenvolvida pela Empresa. Perde as eleições para o Dr. Fernando Gomes. Este, juntamente com o Professor Vieira de Carvalho, Presidente da AMP e antigo docente da Faculdade de Letras da Universidade do Porto, concretizam a ideia.

---

<sup>1</sup> Requalificação Urbana *in* Metro do Porto. A vida em movimento. [em linha]. [consultado a 01/01/2017]. Disponível na www: <URL: <http://www.metrodoporto.pt/pages/317>>.

<sup>2</sup> Arqueologia *in* Metro do Porto. A vida em movimento. [em linha]. [consultado a 16/06/2016]. Disponível na www: <URL: <http://www.metrodoporto.pt/pages/319>>.

<sup>3</sup> Informação recolhida a partir de uma conversa informal com a Doutora Iva Botelho, Arqueóloga da Metro do Porto.

E «[d]o sonho à realidade passaram 12 anos», dando título a notícia presente na revista editada pelo Jornal de Notícias (doravante, JN) do dia 7 de dezembro de 2002. Intitulada *Metro aqui tão perto*, assim celebrava a inauguração ocorrida nesse dia, que contou com a presença do então Primeiro-Ministro, José Manuel Durão Barroso, do primeiro troço da Linha Azul (Linha A) <sup>4</sup>, que apenas ligava a Estação da Trindade (Porto) a Matosinhos.



*Ilustração 1* – Inauguração da Lina A, entre a Estação da Trindade e a Estação de Matosinhos, no dia 7 de dezembro de 2002. Respetivamente: Discurso comemorativo do Primeiro Ministro Durão Barroso; Primeira viagem do veículo no troço da Linha A; População na Estação da Casa da Música no dia da inauguração do troço [Fotografias fornecidas pela Metro do Porto].

E são, efetivamente, doze os anos que medeiam a apresentação do primeiro estudo sobre um *Transporte colectivo em Sítio Próprio* realizado pela STCP (VILAS, 2002: 6) e a entrada da tuneladora na Estação da Trindade, considerado o coração de

<sup>4</sup> Trata-se da designação para a fase de Exploração, à qual, na fase de Construção, corresponde a designação de Linha C. Ao longo do texto, salvo citações, será adotada a referência relativa à fase de Exploração. Assim, na fase de Exploração, a Linha A (Linha Azul) corresponde à Linha C da *fase de construção*; a Linha B (Linha Vermelha) corresponde à Linha P; a Linha C (Linha Verde) corresponde à Linha T; a Linha D (Linha Amarela) corresponde à Linha S; a Linha E (Linha Violeta) manteve a designação; e a Linha F (Linha Laranja) corresponde à extensão da Linha C, com percurso até Fânzeres.



toda a rede. «Doze anos de estudos, de projectos, de concurso, de várias contestações e de obras, muitas obras» (*Idem, ibid.*), que faziam chegar o Sistema de Metro Ligeiro da Área Metropolitana do Porto (doravante, SMLAMP) à cidade e aos concelhos limítrofes.

Por certo, a quem deseje, evidenciará o estudo quanto a «envolvente política e jurídico-legal, assim como [a] da variável tecnológica para além do, sempre complexo, comportamento do consumidor são factores decisivos para a tomada de decisão, já que a qualidade de vida das populações é fortemente influenciada pela qualidade dos transportes que as servem» (COSTA, 2016: 2; COSTA, 2000: 8).

Apesar de a constituição da Sociedade Metro do Porto, S.A. (doravante, MP) ter sido aprovada a 22 de outubro de 1992 como entidade concessionária do serviço público da Área Metropolitana do Porto, esta apenas foi formalmente constituída a 6 de agosto de 1993. E somente um ano mais tarde, precisamente no dia 21 de dezembro de 1994, foi lançado o Concurso Público Internacional de Pré-Qualificação para a *Concepção, Construção, Equipamento e Operação do Sistema*. Concretizar-se-ia, esperava-se, no final do milénio, com os fundos de Bruxelas.

Contudo, foi necessário esperar ainda mais quatro anos pela assinatura do contrato entre o Governo, a MP, o consórcio NORMETRO – vencedor do Concurso Público Internacional – e o Banco Europeu de Investimento, a 16 de dezembro de 1998. Começam então, em 1999, as sondagens no solo da cidade para a construção dos túneis, sendo que no mês de março desse mesmo ano é aberta a primeira frente de obra, com a instalação do estaleiro em Campanhã, começando as obras três meses mais tarde. E finalmente, a meio do sétimo mês do ano de 2000, começa-se a perfurar o túnel que liga Campanhã à Trindade, abrindo assim o caminho para a destruição do mito da impossibilidade da existência de metro na cidade do Porto.

A consternação populacional devido à demora (ou *lentidão*, palavra mais comum na boca dos cidadãos portuenses) das obras foi sentida por toda a cidade – coisa que é possível verificar em várias publicações da altura relacionadas com a construção do tão esperado Metro. E, reciprocamente, sentia a MP necessidade de fazer passar uma explicação. Fá-lo-ia com a ajuda do JN, cuja *revista jn em foco* do dia 28 de fevereiro de 2000 fora já igualmente dedicada ao «Metro do Porto [apontando] luz ao fundo do túnel». Assim se anunciava a chegada da tuneladora a Campanhã – a Micas – conforme vontade dos portuenses expressa em concurso lançado pelo mesmo JN.

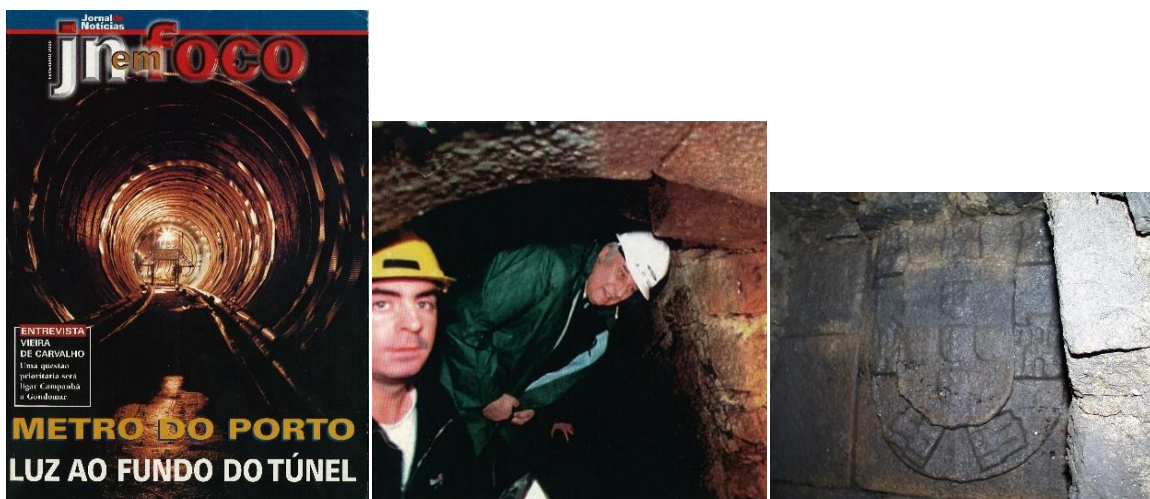


Ilustração2 \_ Revista *jn em foco*, do Jornal de Notícias de 2000-02-28. Capa e ilustrações interiores.

Nestas vemos, na primeira, Vieira de Carvalho visitando o reservatório de Mijavelhas/ Campo Grande e, em primeiro plano, o operário Carlos Rocha; e, na segunda, a pedra de armas reais.

E na mesma publicação, José Vieira de Carvalho, na altura Presidente da Sociedade Metro do Porto S.A., rejeita que haja «[l]entidão no Metro do Porto. [Antes sim] bem-aventurança rumo à maior obra pública de uma só vez levada a cabo no país» (MENDES, 2000: 4). Mais, compara o caso do Metro do Porto com o Metro de Lisboa, que foi pensado em 1937 tendo-se iniciado somente as obras duas décadas mais tarde. Remete ainda para o facto de que quando foi lançada a ideia de uma rede de metro no Porto, foram igualmente lançados «outros quatro grandes empreendimentos no quadro da União Europeia» (como pensamos ser o caso do Metro de Atenas e do Metro de Copenhaga) e que, na altura, nenhum deles estava perto de arrancar. Pois naquela data, estava a obra do Metro do Porto pronta para começar a montar a Micas e começar a rasgar o prometido túnel que ilustrava a capa

E afasta outros receios: a «[s]alvaguarda do património histórico não trava o avanço do projeto» (*Idem, ibid.*: 6), que também não será descurado. E património cultural não só merece o interesse do Professor, ilustrando a revista uma visita do mesmo a achado, como também é alvo de um artigo significativo, intitulado *A bem do Ambiente* (*Idem, ibid.*: 10-11).

Voltar-se-á aqui, à relação entre o ambiente e o património. Mas registemos, desde já, que o achado do momento era a arca de água de Mijavelhas, que foi razão do arranque da frente de obra para a construção da Estação de 24 de agosto, em 21 de janeiro de 2000, facto também destacado na cronologia apresentada na mesma revista e

ainda hoje referido no Manual de Acolhimento da empresa aos novos colaboradores (doravante, *Manual*).

Viria o futuro a demonstrar a razão de tal destaque, pois aquele espaço urbano apenas seria devolvido à cidade a 5 de junho de 2004, data da inauguração do túnel que liga a Trindade a Campanhã. Mas, antes, tivera-se que esperar pelos finais de 2001, para o arranque da construção das restantes estações. É que, entretanto, fora necessário achar solução para a questão da difícil geologia que ditara o acidente mortal no inverno de 2001, quando uma casa aluiu com a moradora no interior, por causa do rasgo do túnel, na zona da rua da Formiga, ao Heroísmo (BARROS, 2001).

No decorrer do ano de 2002, a obra entra, como ainda se diz, em *velocidade de cruzeiro*: são, então, iniciadas as outras estações; é encerrada a circulação das linhas férreas da CP – Comboios de Portugal – para a Póvoa do Varzim e para a Trofa, para serem iniciadas as obras da construção da duplicação e eletrificação para a linha do metro; é efetuada a primeira viagem regular com passageiros; e dá-se por concluída a escavação do primeiro túnel, com os 2,3 km que ligam Campanhã à Trindade. E, já no final do ano, no dia 7 de dezembro, é então inaugurada a Linha A que ainda só liga o Senhor de Matosinhos à Trindade que, como já mencionado, se apresenta como a âncora do Sistema de Metropolitano da Área Metropolitana do Porto.

Ter-se-ia que esperar por mais dois anos para concluir a ligação da Linha Azul ao Estádio do Dragão<sup>5</sup>, com paragens no Bolhão, no Campo 24 de Agosto, no Heroísmo e em Campanhã ao longo do primeiro troço enterrado do sistema. «O dealbar do novo Milénio assistiria, então, à destruição do mito da impossibilidade da existência de metro na Cidade do Porto e a 5 de junho de 2004, a Operação abraçava o canal em túnel. Tivera sido por isso oportunidade para a descoberta da *cidade subterrânea*<sup>6</sup>». Voltar-se-á a este aspeto posteriormente.

Entretanto a obra continuava. Concisamente, refira-se, entre os anos de 2005 e 2006 as seguintes inaugurações: da Linha B (Linha Vermelha), linha que faz ligação entre a Trindade e a Póvoa do Varzim; da Linha C (Linha Verde), perspetivada para ligar a rede à Trofa, mas concretizada apenas até ao ISMAI; da Linha D (Linha Amarela), permitindo contacto direto entre a Câmara de Gaia e Hospital de S. João; e

---

<sup>5</sup> Troço acrescentado a propósito do Euro 2004.

<sup>6</sup> Arqueologia *in* Metro do Porto. A vida em movimento. [em linha]. [consultado a 16/06/2016]. Disponível na www: <URL: <http://www.metrodoporto.pt/pages/319>>

ainda, da Linha E (Linha Violeta), a qual permitiu que pela primeira vez em Portugal, um aeroporto – de Francisco Sá Carneiro – fosse servido por uma rede de metro.

O dia 2 de janeiro de 2011 marca a inauguração da Linha F (Linha Laranja), que liga Gondomar a todos os concelhos já servidos pelo Metro do Porto, até à data. E ainda, no 15 de outubro desse mesmo ano, a Linha D chegava a St.º Ovídio e, como ela, terminava-se a primeira fase de construção da rede do Metro do Porto.

E foi assim que o Metro do Porto se constituiu como uma das maiores redes de metropolitano ligeiro da Europa. Atualmente, apresenta uma rede com extensão total de 67 km de linhas comerciais duplicadas, dos quais 9,5 Km dizem respeito à extensão enterrada; e as seis linhas referidas servem oito concelhos – Porto, Maia, Matosinhos, Póvoa do Varzim, Vila do Conde, Vila Nova de Gaia, Gondomar e Trofa – estando divididas em oitenta e uma estações, sendo que catorze se encontram abaixo do nível do solo. E este sistema integra ainda uma linha de funicular, o Funicular dos Guindais, que liga a Batalha à Ribeira, no Porto.



*Ilustração 3\_ Mapa da Rede Metropolitana do Porto. Em linha:*

[https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Strecke\\_Metro\\_Porto.svg](https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Strecke_Metro_Porto.svg) consultado a 28 de janeiro de 2017.

Mas do histórico do projeto do Metro do Porto também faz parte o seu (re)lançamento nos anos de 1990, com os Fundos Comunitários em pano de fundo.

Com efeito, a adesão de Portugal à então Comunidade Económica Europeia em 1986<sup>7</sup>, traria novas possibilidades de financiamento das obras públicas e também novas regras, obrigando à adoção de novas orientações jurídicas ou o Direito Comunitário. E, assim sendo, logo desde a primeira fase, a sua construção foi obrigada a Avaliação de Impacto Ambiental, uma prática implementada em Portugal desde 1989, pela transposição da Diretiva 85/337/CEE, de 27 de junho de 1985, através do Dec.-Lei n.º 186/90, de 6 de junho<sup>8</sup>. Aspeto que será explorado mais à frente.

Foi também assim que de uma pequena equipa escolhida por Fernando Gomes e pelo Professor José Vieira de Carvalho, e dirigida por João Lopes Porto, a MP evoluiu para uma estrutura orgânica mais alargada. A 21 de julho de 2000, o número de membros do Conselho de Administração passa de cinco para sete, composto por José Vieira de Carvalho (Presidente), Valentim Loureiro, Nuno Cardoso, Manuel Seabra, Manuel de Oliveira Marques, Alberto Amorim Pereira José Manuel Duarte Vieira. A Comissão Executiva da MP fica então constituída pelos últimos três administradores mencionados, aos quais cabe a gestão corrente da empresa e que é presidida por Oliveira Marques.

Em 2004, ocorre uma remodelação na Administração da MP, com a saída de Amorim Pereira e a entrada de Juvenal da Silva Peneda e, entretanto, com o falecimento do Professor Vieira de Carvalho, o Major Valentim Loureiro assume a presidência do Conselho Administrativo.

No decorrer do ano 2008, ocorreria uma nova remodelação com a substituição dos três administradores executivos – Oliveira Marques, Duarte Vieira e Juvenal Peneda – por novos elementos: o Dr. Ricardo Fonseca, o Prof. Engenheiro Jorge Moreno Delgado e a Dr.ª Maria Gorete Rato.

Durante o processo de reestruturação dos transportes, em 2012, dava-se uma nova reestruturação e, é nomeado para presidente da Administração da Metro do Porto, o Dr.

---

<sup>7</sup> Tratado da Adesão assinado a 12 de junho de 1985, por Mário Soares, em cerimónia realizada no Mosteiro dos Jerónimos, em Lisboa, com efeitos a partir de 1 de janeiro de 1986.

<sup>8</sup> Deu o DL 186/89, de 6 de junho resposta a transposição da Diretiva «depois de uma atitude drástica da CEE: a suspensão do financiamento comunitário à construção da Via do Infante (Algarve) por incumprimentos e não transposição da Diretiva 85/337/CEE» (FERREIRA, 2013: 15-16. Vide também BOTELHO, 2016: 75).

João Velez Carvalho, acumulando a liderança da STCP e tendo a colaborar na Metro do Porto o Dr. José António Lopes.

Atualmente, desde 2016, o Conselho de Administração é encabeçado pelo Professor Engenheiro Jorge Moreno Delgado, sendo coadjuvado pelo Dr. Pedro Azeredo Lopes (Administrador Executivo) e pelo Eng.º Tiago Braga (Administrador Não-executivo), e ainda, transitando da administração anterior e em representação dos municípios, o Eng.º António Silva Tiago, da Câmara Municipal da Maia (Administrador Não-executivo), o Dr. Gonçalo Gonçalves, da Câmara Municipal do Porto (Administrador Não-executivo) e ainda, o Dr. Marco Martins, da Câmara de Gondomar (Administrador Não-executivo).

Entretanto, o alargamento da equipa inicial desencadearia a sua divisão por vários departamentos, aspeto em que nos focaremos agora

### **1.1.Estrutura Orgânica da Metro do Porto S.A.**

Na atualidade, a empresa Metro do Porto S.A. apresenta uma estrutura societária composta pelo Estado Português, a Área Metropolitana do Porto (AMP), a Sociedade de Transportes Coletivos do Porto, S.A. (STCP), a Caminhos de Ferro Portugueses, E.P (CP) e ainda as Câmaras Municipais dos concelhos equipados com o sistema metropolitano.

Será de destacar na sua missão, definida para a organização, os objetivos de *planear, conceber, construir, equipar e explorar* o Sistema de Metro Ligeiro na Área Metropolitana do Porto. Logo no referido *Manual de Acolhimento*, são os colaboradores convocados para uma série de valores, de entre os quais se destacam a sustentabilidade e qualidade de vida, que, segundo o texto, atua numa promoção de melhores práticas ambientais no sector, na gestão eficaz dos recursos e ainda no incentivo da intermobilidade e da mobilidade sustentável da área (MANUAL, 2014: 11).

Internamente, a empresa divide-se por um conjunto de departamentos que abrangem as áreas jurídica, fiscal, administrativa, de gestão, da informática e da comunicação.

Destacamos aqui o Gabinete de Ambiente, Segurança e Qualidade – gabinete dirigido pela Eng.<sup>a</sup> Ana Paula Gonçalves e que nos acolheu durante o período relativo ao estágio curricular. Apresenta como principais responsabilidades a definição e

implementação das normas de segurança, qualidade e ambiente, onde podemos encontrar a preocupação pelo Património Cultural. Dirigindo as funções quer nas atividades de construção da infraestrutura e instalação de equipamentos e sistemas, quer nas atividades da operação do Sistema de Metro, o Departamento tem a sua ação escudada pela necessidade de cumprir com os requisitos legais (MANUAL, 2014: 18).

## 1.2. Da Missão da Metro do Porto S.A.: Planear

«A construção do novo Metro já começou. Para melhorar a nossa cidade e a nossa qualidade de vida. Prepare-se para a mudança. Porque cada centímetro deste Metro é para si» (JN EM FOCO, 2000: 2).

Tal como qualquer outra obra de grande envergadura, também a construção do Metro do Porto acarreta aspetos positivos e aspetos negativos. Daí a necessidade de Avaliação de Impacto Ambiental (doravante, AIA) dirigida à de mitigação dos impactos<sup>9</sup>, proposta em primeira instância nos Estudo de Impacte Ambiental (doravante, EIA).

Com efeito, como em qualquer projeto sujeito a AIA, a mitigação dos impactos negativos no meio envolvente da construção passa pela elaboração de EIA, que pode ser elaborado segundo vários tipos de instrumentos – como é o caso do Estudo Prévio, do Ante-Projeto e do Projeto de Execução<sup>10</sup>.

Na citada revista *jn em foco* de 2000 é afirmado ao público, mais precisamente ao portuense, a vontade de fazer do Metro de Porto um elemento estruturante e de grande importância para a melhoria ambiental e urbana da Região Metropolitana do Porto. Mais, relativamente ao Património, a MP compromete-se a «enriquecer a sua

---

<sup>9</sup>De acordo com Júlio Jesus (2015) a primeira reflexão de “impacto” ou “impacte” data de 1986, na revista *Correio da Natureza*. Etimologicamente derivarão ambas as palavras do Latim: *impactio*, substantivo feminino (=embate, choque, encontrão), deu origem, na nossa língua a *impacte*; e *impactus*, participio passado de *impingo* (=impelido contra, lançado em, atirado) originou, no português, a palavra *impacto*. Assim, defendem os entendidos, que *impacto* é adjetivo ou participio passado e *impacte* é forma substantiva (JESUS, 2015: 14-15-16). Mais, esta dúvida entre *impacto* e *impacte* será apenas visível no português europeu e não no português brasileiro e africano, que usam *impacto*, não se constatando tampouco no espanhol e no francês.

Já o portal *Ciberdúvidas da Língua Portuguesa* diz-nos que é possível afirmar que as duas formas não sejam mais do que variantes livres da mesma palavra (*Idem, ibid.*). A própria versão portuguesa da Diretiva 2011/92/UE, de 13 de dezembro, já utiliza “impacto”, contudo, os diplomas internos ainda utilizam a derivante *impacte*.

Neste relatório adotamos o termo presente na documentação europeia, o termo *impacto*.

<sup>10</sup> Documentos onde constam todas as fases de estudos e de obras decorrentes de um projeto.

valorização com o aprofundamento do conhecimento das condições de evolução histórica e arqueológica da região afetada» (JN EM FOCO, 2000: 10-11).

Uma ideia colhida no EIA de 1997, realizado pela COBA (Consultores de Engenharia e Ambiente), onde, no ponto 5.9 – Património, relativo às incidências positivas no património e sua valorização, apresenta o seguinte:

- «**Melhor conhecimento das condições de evolução histórica e arqueológica do Porto e concelhos limítrofes** através da deteção, estudo e divulgação de eventuais elementos no decurso da construção do presente empreendimento;» (COBA, 1997, 5-97).

Com certeza nesse sentido, e visando o já mencionado desejo de sustentabilidade, o ponto 7.5, relativo à minimização de impactos na fase de exploração, compreende as medidas pensando nos elementos de interesse patrimonial, no ponto 7.5.4. Assim, para a maximização das condições de usufruto desses mesmos elementos, foram previstas também como condicionantes do licenciamento do projeto as seguintes medidas:

- «**Pt.1** - adequada divulgação de todos os achados importantes efetuados no decurso da construção do empreendimento;
- **Pt.2** - publicação, se justificável, do processo, passos mais importantes, medidas e sua eficácia, adotadas no decurso da obra» (EIA COBA, 1997: 7-40).

Em síntese, e tal como dizia Souto Moura nos anos 2000, «[a]s cidades não mudam por vontade própria ou por decretos políticos, mas pela emergência de sistemas necessários à sua sobrevivência e ao seu desenvolvimento [...]. Foi assim no Século XIX com o caminho-de-ferro, em que alguns conventos passaram a estações (S. Bento). Foi no século XX com o Metro Ligeiro de Superfície (Matosinhos/Trindade). Será assim no século XXI em que o Metro de Superfície, deverá estar integrado num sistema planeado para uma nova geografia (já chega de imprevisto) que não se pode adiar. «O país é pequeno e nós somos poucos...», mas penso que vamos conseguir».<sup>11</sup>

E foi assim que a construção do Metro do Porto requalificou e reabilitou ruas, avenidas e praças, e concebeu a Estação do Campo 24 de Agosto, com finalidade paralela de albergar memória arqueológica.

---

<sup>11</sup> Arquitetura *in* Metro do Porto. [em linha]. [consultado a 16/06/2016]. Disponível na www: <URL: <http://www.metrodoporto.pt/pages/313>



E reconhecimento da qualidade atingida são os prémios obtidos: o Prémio UITP (International Association of Public Transport) *Melhor Sistema de Metro Ligeiro*, a 13 de junho de 2008. E o Prémio *Veronica Rudge Prize*, da Escola de Design da Universidade de Harvard, a 3 de setembro de 2013 (MANUAL, 2014: 12, 13).

### 1.2.1. Arquitetura

«A transformação foi grande. Muito Grande! Ultrapassa certamente a extensão da rede e os euros gastos.

Para a arquitectura, a meta era *Integrar*. Integrar para conseguir forma. Integrar para diluir nos edifícios e na paisagem a rigidez imposta pelo traçado ferroviário e pela parafernália técnica que o acompanha» (TEIXEIRA, 2006: 19).

Como vemos na citação acima, tal é a dimensão do projeto do Metro do Porto que, para além da quantidade de prémios atribuídos, vem também captando as atenções de diversos arquitetos, como foi o caso de Fátima Fernandes e Michele Cannatà, com o livro *A Arquitectura do Metro. Obras e Projectos na Área Metropolitana do Porto*, de 2006. Nessa obra, os autores reconhecem que uma das preocupações da empresa nas estruturas a criar foi que estas abraçassem soluções arquitetónicas valorativas dos espaços, isto para que a minimização dos impactos negativos sobre os utilizadores da rede metropolitana, tanto das estações subterrâneas, como das estações à superfície, se fizesse através de soluções arquitetónicas imaginativas.

Para isso, foram escolhidos grandes nomes da Arquitetura, como é o caso de Eduardo Souto de Moura, arquiteto (responsável máximo pela equipa de arquitetos) da equipa do empreiteiro (NORMETRO, A.C.E.), destacado pelas estações da Casa da Música, Carolina Michaelis, Bolhão, Campo 24 de Agosto, Heroísmo, Marquês, Trindade, entre outras. Mas, ligados à obra da primeira fase, inaugurada até 2006, destacamos ainda Álvaro Siza Vieira, que projeta a Estação de São Bento; de Adalberto Dias, que projeta a Estação do Pólo Universitário, do IPO e do Hospital de São João.

No livro, são ainda mencionados outros nomes, como é o caso de Alcino Soutinho, João Álvaro Rocha, José Gigante, Bernardo Távora, Rogério Cavaca, Manuel Salgado, Paulo Castro Calapez e João Leal (FERNANDES; CANNATÀ, 2006).

Nos seus primeiros momentos, o projeto do Metro do Porto deparou-se com a oportunidade «da transformação e requalificação das áreas abrangidas pelas estações,

através do desenho de novos percursos pedonais, dos passeios, elementos de iluminação, equipamentos urbanos» (MULAZZANI, 2006: 24). Oportunidade que fez com que a construção da linha de Metro desse a Eduardo Souto de Moura a oportunidade de «redesenhar e reestruturar partes urbanas, de [desencadear] ações de transformação urbana e de estabelecer regras» para futuras intervenções (FERNANDES; CANNATÀ, 2006: 12).

Assim, a Escola de Design da Universidade de Harvard escolhe Souto Moura e o Metro do Porto como vencedores do prémio *Veronica Rudge Prize*, tal como já foi referido, que se destina a reconhecer a qualidade do Design Urbano. Segundo registos da página da internet desta Universidade, o júri destaca o potencial da infraestrutura de mobilidade, «cuidadosamente planeada e executada para transformar a cidade e a região» (GARRIDO, 2013).

As estações de Metro que se encontram à superfície apresentam um desenho bastante minimalista «[t]ão simples que parece que a cidade e a paisagem sempre foram assim» (TEIXEIRA, 2006: 20), onde as plataformas de embarque e desembarque são cobertas, como é o caso da Estação da Trindade, da Estação de Carolina Michaelis e da Estação da Casa da Música, entre outras.

Já as estações de Metro que se encontram escondidas no solo, de Eduardo Souto Moura, são denominadas, por Luís Ferreira Alves, por *Catedrais Submersas* (ALVES, 2006: 29), como é o caso da Estação do Campo 24 de Agosto, da Estação dos Aliados e da Estação do Bolhão, entre outras.

Todas as estações contam, não só com informações dos percursos, como também com outras explicações relativas à circulação que são ainda complementadas pelas mensagens transmitidas pelos painéis eletrónicos e pelas mensagens de voz.

Para a arquitetura, como já vimos logo na abertura do subcapítulo, o objetivo seria *Integrar*. E uma ideia que retiramos da obra de Fátima Fernandes e Michele Cannatà é o fato de que as implicações positivas nas rodovias e estruturas urbanas, potenciadas pela obra, contribuíram para a reabilitação urbanística devido à diminuição dos efeitos negativos em monumentos e edifícios, à valorização imobiliária e à beneficiação de arruamento.

Fernando Gomes, um dos impulsionadores da obra do Metro do Porto, afirmava em entrevista a Abel Coentrão para o Jornal Público na edição de 7 de dezembro de 2012, sobre o impacto do Metro na região, «o que teve um impacto bem mais forte do

que as expectativas, a meu ver, foi a reconversão urbanística que motivou ao longo do traçado. Habitados à imagem de degradação que aparece normalmente associada aos trajectos dos transportes de grande capacidade à superfície, este metro é um oásis».

Assim, em um curto período de tempo, uma vasta equipa composta por profissionais de diferentes áreas de estudo, tiveram que ultrapassar diversas dificuldades quase insuperáveis, como por exemplo, escavar camadas graníticas de áreas antigas da Cidade. Fizeram-se «galerias e pontes e recuperaram[-se] restos da memória urbana [que de outra maneira não seriam descobertos], introduziram[-se] elementos de elevado conteúdo artístico e demonstr[ou-se] que é possível produzir um renascimento urbano através da construção de um elemento infra-estrutural como é o caso de uma rede de metro» (FERNANDES; CANNATÀ, 2006: 11).

### **1.2.2. Património Arqueológico**

Cabe agora abordar a relação entre a cidade subterrânea/património e a sociedade.

De facto, logo em agosto de 1999, surgiram os primeiros achados arqueológicos do Metro do Porto, protagonizado pela descoberta do reservatório de água conhecido por Arca de Mijavelhas ou Reservatório do Campo Grande. A sua relevância patrimonial diagnosticada na altura, levou à projecção de uma estação de raiz com vista a musealização desse achado.

Assim, dá o *Manual* destaque à desmontagem da Arca d'Água no mês de abril de 2000, aquando as obras para a construção da estação, tendo o material pétreo ficado a aguardar remontagem num terreno anexo ao Campo. O transporte das pedras para o interior da estação aconteceu ainda em 2003, na semana de 24 a 29 de novembro, e a sua remontagem iria ocorrer entre 4 de fevereiro e 13 de março de 2004, acompanhando os acabamentos da estação<sup>12</sup>.

A Estação do Campo 24 de Agosto é, sem dúvida, o facto mais positivamente notório em termos de patrimonialização/ valorização. A propósito da valorização do Património e da sua importância para a memória colectiva da cidade, citemos Françoise Choay, que afirma que a «especialidade do monumento prende-se então, precisamente, com o seu modo de acção sobre a memória. Não só ele a trabalha, como a mobiliza pela

---

<sup>12</sup> Informação recolhida a partir de uma conversa informal com a Doutora Iva Botelho, Arqueóloga da Metro do Porto.

mediação da afectividade, de forma a recordar o passado, fazendo-o vibrar à maneira do passado invocado e convocado, de certa forma enquanto não é um passado qualquer: foi localizado e seleccionado para fins vitais, na medida em que pode [...] contribuir para manter e preservar a identidade de uma comunidade [...]» (CHOAY, 2010: 17;18).

Mas a possibilidade de investigação da dita cidade subterrânea abriu caminho a um mundo arqueológico desconhecido até então, repartido por estações de cinco linhas das seis que fazem parte do Metropolitano do Porto. Na Linha A, no Campo 24 de Agosto e no Heroísmo, na Linha B, em Vilar, na Árvore – Quinta da Faísca e Árvore – Quintã, em Pinitellos, em Portus Tellerius, na Azurara – Terraços e Azurara – Corgos, na Linha C, na Necrópole da Forca e por fim, na Linha D, em São Bento (BOTELHO, [s.d.]: 2).

Meio para auscultar o andamento e objetivos da ação da empresa em matéria de proteção e valorização do Património Cultural, são os seus Relatórios de Sustentabilidade (doravante, RS).

Assim, destaque-se no RS de 2013, como é sublinhada a conclusão dos trabalhos arqueológicos desenvolvidos na primeira fase de construção, tendo sido emitidos relatórios finais – etapa final para o fecho burocrático do processo, que é concretizado com a sua publicação – referentes aos trabalhos desenvolvidos na esfera da construção da Ponte do Infante em 2000, da Estação do Marquês em 2002 e da trincheira de São Bento na Avenida Vimara Peres entre os anos de 2003 e 2004. A publicação desses relatórios «afirma-se como um passo crucial para a transmissão do conhecimento à comunidade científica, um dos principais desígnios da prossecução de um trabalho de investigação, como o é necessariamente o arqueológico» (RS, 2013: 26), contudo, é de notar o grande espaço temporal compreendido entre o término dos trabalhos arqueológicos e publicação dos seus relatórios.

O ano ficou também marcado pela participação em três eventos: no 1º Congresso Internacional de Faiança Portuguesa; no Congresso Comemorativo dos 150 anos da Associação dos Arqueólogos Portugueses; e ainda nas V Jornadas do Quaternário (*Idem, Ibid*).

Mas já no Relatório de Sustentabilidade do ano seguinte foca o estímulo da divulgação dos trabalhos de Arqueologia junto da comunidade, resultando num *feedback* positivo de vários públicos (RS, 2014: 20). *Feedback* da sociedade onde se inserem várias iniciativas, como é o caso da produção de um selo pelos CTT e a

realização de trabalhos e respetiva sua exposição, pelas crianças do primeiro ciclo da Escola do Bonfim.

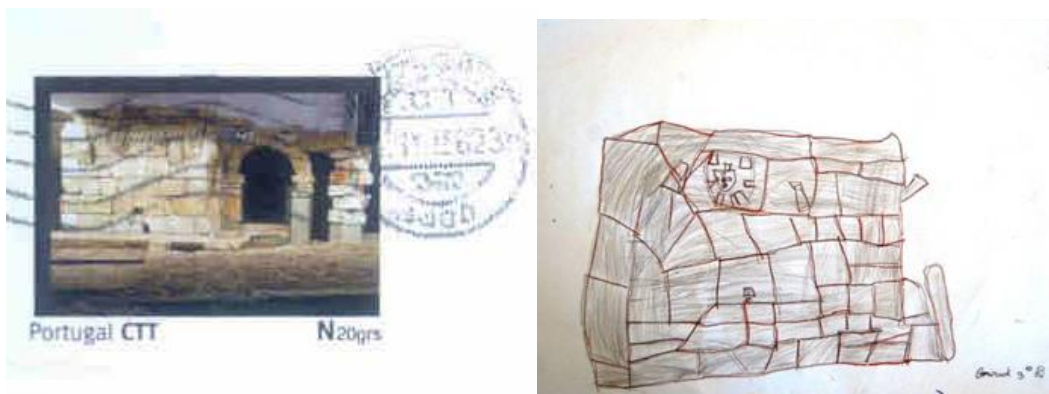


Ilustração 4 \_Respetivamente: Selo da Arca d'Água de Mijavelhas dos CTT

[[www.clubedecoleccionadoresdegaia.blogspot.pt/2011/02/arca-de-agua-de-mijavelhas-no-meuselo.html](http://www.clubedecoleccionadoresdegaia.blogspot.pt/2011/02/arca-de-agua-de-mijavelhas-no-meuselo.html)].

Representação da Arca d'Água de Mijavelhas por uma criança do primeiro ciclo da escola do Bonfim.

Todos os desenhos das crianças foram expostos [In Relatório de Sustentabilidade de 2014. Metro do Porto S.A.].

E nos anos de 2014 e 2015 foram feitos dois rastreios na *internet* que permitiram identificar *blogs* e *sites* com referências à Estação Campo 24 de Agosto. No primeiro ano foram identificados 16 *blogs*, já no ano seguinte, esse número subiu para os 29. Este aumento mostra-nos um significativo interesse patrimonial por parte do cidadão comum.

Respeitante ao RS de 2015, destacamos aqui a iniciativa *Open House Porto*<sup>13</sup>, dentro da qual foi seleccionada, como um dos exemplares de Arquitetura portuense a ser divulgada junto do público, a Estação do Campo 24 de Agosto (RS, 2015: 22).

Devemos ainda destacar uma pequena notícia sociológica de uma cidadã brasileira, onde declara que

«[é] curioso constatar como os habitantes atuais e os turistas na cidade d'O Porto se apropriam do lugar e aprendem a sua história. O casal de namorados, sentado à beira das pedras, conversa intimamente como se fizesse parte do cenário apenas seus modos e indumentária parecem revelar a sua condição de transeuntes do século XXI. Crianças vestindo uniformes escolares soltam-se das mãos dos adultos que as vigiam. Algumas param à frente de uma tela ampla para olhar as imagens do passado projetadas repetidamente e ouvir a história narrada. Outras brincam de esconde-esconde, entrando e saindo por aberturas em forma de arcos. Os adultos, distraídos ou apressados, circulam por aquele marco da história da urbanização portuguesa. Lançam, desde os elevadores envidraçados e das escadas rolantes, um olhar rápido para aqueles que mais lentamente (re)descobrem o significado da

<sup>13</sup> Link Open House: <http://www.openhouseporto.com/>

Arca de Mijavelhas, antigo chafariz, reservatório e, hoje, memória do lugar onde se planta a estação. É desta forma que os cenários urbanos como espaços de aprendizagem parecem não ser vivenciados em si mesmos, mas em relação aos seus arredores, às sequências de elementos que a ele conduzem, à lembrança de experiências anteriores» (*Idem, Ibid.:* 21).

Resumindo, tal como afirmava Iva Botelho, responsável pelos trabalhos arqueológicos da MP, à Revista *infometro* de novembro de 2003 – evidenciado logo na segunda página da revista – «[d]a Avenida Vímara Peres à Rua do Heroísmo, passando pelos Aliados, Marquês, São Bento e Campo 24 de Agosto, «a execução da rede de metro tem sido um óptimo pretexto para estudar o subsolo de uma cidade como esta, que de outro modo não encontraria justificação para interromper o seu normal funcionamento».

Não obstante, é nesse sentido que se compreende a referida expectativa de conseguir *preservar o passado preparando o futuro*. Assim, durante as fases de construção, afirma a vária documentação consultada a propósito, o registo atempado das sequências de ocupação arqueológica dessas mesmas zonas com execução de sondagens, com especial atenção nos locais onde os Estudos de Impacte Ambiental realizados tivessem documentado um potencial arqueológico. Desta forma se terá procurar mitigar, evitando assim que determinados sinais do nosso passado sejam irremediavelmente apagados.

É igualmente importante mencionar a vontade expressa no sentido de integração ou museificação dos achados com a execução da obra, em caso de deteção de Património Arqueológico Edificado ao qual seja reconhecido relevante interesse patrimonial (JN EM FOCO, 2000: 11), uma realidade somente concretizada na Estação do Campo 24 de Agosto e tentada na Estação de São Bento.

Confirmação da expectativa final é a importância colocada no ambiente, como podemos observar em todos os Relatórios de Sustentabilidade e ainda no *site* oficial da Metro do Porto. E isto não só porque contribui para uma forte diminuição do tráfego rodoviário, público e individual, nas principais cidades e nos seus acessos, as emissões de CO<sup>2</sup> para a atmosfera, ou porque cria ainda inúmeras novas superfícies verdes devido à intervenção paisagística e plantação de um grande número de árvores no âmbito de obras de requalificação urbana complementares à rede; ou ainda porque as interfaces criadas apelam a que as pessoas deixem os carros nos parques de estacionamento e utilizem os transportes públicos.

Mas sobretudo, porque para o nosso caso de estudo, será de destacar o facto de que uma obra desta envergadura pode ter um impacto positivo na sociedade e no território, em termos de valorização do Património Cultural – tanto no que diz respeito ao património arqueológico, como também às novas construções contemporâneas que as estações dão lugar – e de valorização social, económica.

**Tabela 1\_ Tabela Cronológica**

Ano	Acontecimentos
1993	- 6 de agosto: Metro do Porto S.A. formalmente constituída.
1994	- 21 de dezembro: Lançado Concurso Público Internacional de Pré-Qualificação para concessão, construção, equipamento e operação do sistema.
1996	- Janeiro: Apresentada a Solução de Referência do Sistema de Metro Ligeiro da Área Metropolitana do Porto, efetuada pela Metro do Porto S.A., documento que define a rede de metro; - Julho: Abertura das propostas concorrentes ao Concurso Público Internacional.
1997	- Estudo de Impacto Ambiental, ao abrigo do Decreto-Lei .º 186/90, de 6 de junho, relativo à Primeira Fase (Linhas A, B, C e D). - 25 de novembro: É tomada a decisão de adjudicação do projeto ao Agrupamento Complementar de Empresas (ACE) Normetro.
1998	- Procedimento de AIA n.º 505, que decorreu ao abrigo do Decreto-Lei .º 186/90, de 6 de junho; - 21 de novembro: Banco Europeu de Investimento aprova financiamento de 109 milhões de contos para o projeto; - 16 de dezembro: Assinados contratos para concessão, construção e operação do metro entre o Governo, Metro do Porto, NORMETRO e Banco Europeu de Investimento.
1999	- 15 de março: aberta primeira frente de obra (com a instalação do primeiro estaleiro em Campanhã); - No verão: descoberta dos Reservatórios do Campo Grande e de Mijavelhas, Linha A, Campo 24 de Agosto, Porto.
1999-2002	Trabalhos arqueológicos na Estação de 24 de Agosto, repartidos por 5 campanhas, executadas em articulação pela obra.
2000	- Janeiro: Início das operações de betonagem na obra da Ponte do Infante; - Janeiro-março: trabalhos arqueológicos na Estação de 24 de Agosto; - Abril-junho: Desmontagem da Arca d'Água, achado arqueológico nas obras de construção da Estação do Campo 24 de Agosto, para posterior remontagem no interior da estação; - Junho: trabalhos arqueológicos na Estação do Heroísmo; - 14 de julho: Começa-se a perfurar o túnel que liga Campanhã à Trindade; - 21 de julho: Aprovado o novo modelo de funcionamento para a empresa – Conselho de Administração e Comissão Executiva. - Agosto-setembro; novembro: trabalhos arqueológicos na Estação dos Aliados; - Outubro-novembro: trabalhos arqueológicos na Ponte do Infante;
2002	- Procedimento de AIA n.º 880, que decorreu ao abrigo do Decreto-Lei .º 69/2000, de 3 de maio, relativo à Duplicação das Linhas B e C; - Fevereiro-março: trabalhos arqueológicos na Estação de 24 de Agosto (escavação e acompanhamento); - 24 de fevereiro: Encerrada a circulação da linha da CP da Póvoa do Varzim e da Trofa para serem iniciadas as obras de construção da linha do metro; - Abril-maio: trabalhos arqueológicos na Estação do Marquês; - Junho-julho; agosto: trabalhos arqueológicos na Estação de S. Bento (escavação); - 29 de junho: Primeira viagem regular com passageiros; - Agosto-novembro: trabalhos arqueológicos na Estação dos Aliados (acompanhamento arqueológico); - Julho-dezembro: trabalhos arqueológicos na Estação de S. Bento (acompanhamento arqueológico); - 21 de outubro: Concluída a escavação do primeiro túnel (Campanhã – Trindade: 2,3km); - 7 de dezembro: inaugurada a Linha A (azul) e o Sistema de Metropolitano da Área Metropolitana do Porto (Trindade – Senhor de Matosinhos).
2003	- 2 de janeiro: Declaração de Impacto Ambiental do Procedimento de AIA n.º 880, ao abrigo do Decreto-Lei .º 69/2000, de 3 de Maio; - 11 de março: Recebe o prémio <i>Deal of the Year</i> , da Asset Finance, pela operação de <i>leasing</i> sobre o material circulante; - 30 de março: Inauguração da Ponte do Infante; - Março-maio: trabalhos arqueológicos na trincheira de Vímara Peres (acompanhamento arqueológico);



Ano	Acontecimentos
	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Julho: trabalhos arqueológicos na trincheira de Vímara Peres (Escavação);</li> <li>- Agosto-novembro: trabalhos arqueológicos na trincheira de Vímara Peres (acompanhamento arqueológico);</li> <li>- 24-29 de novembro: transporte do material pétreo da Mãe d'água de Mijavelhas para o interior da Estação de 24 de Agosto;</li> <li>- Estudo de Impacto Ambiental, ao abrigo do Decreto-Lei .º 69/2000, de 3 de maio, relativo à extensão da Linha A;</li> <li>- Estudo de Impacto Ambiental, ao abrigo do Decreto-Lei .º 69/2000, de 3 de maio, relativo à Linha E;</li> <li>- Abril: Procedimento de AIA que decorreu ao abrigo do Decreto-Lei 69/2000, de 3 de maio, relativo à Ligação do Metro ao Aeroporto Francisco Sá Carneiro;</li> <li>- 24 de setembro: DIA, relativa à Ligação do Metro ao Aeroporto Francisco Sá Carneiro;</li> <li>- 9 de junho: DIA, relativa ao Prolongamento da Linha C: Antas Gondomar.</li> </ul>
2004	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Janeiro – descoberta do jardim romântico na Quinta dos Cónegos;</li> <li>- 4 de fevereiro – 13 de março: Remontagem da Arca d'Água na Estação do Campo 24 de Agosto;</li> <li>- 18 de fevereiro: Inauguração do Funicular dos Guindais;</li> <li>- Abril: trabalhos arqueológicos na quinta dos Cónegos (Viaduto Maia Sul);</li> <li>- 5 de junho: Inauguração da extensão da Linha A (Trindade – Estádio do Dragão);</li> <li>- Outubro: trabalhos arqueológicos na trincheira de Vímara Peres (sondagem);</li> <li>- Novembro: trabalhos arqueológicos na Linha C, Castelo da Maia, Forca (sondagensóxico);</li> <li>- 23 de novembro: descoberta do sítio calcolítico da Forca;</li> <li>- dezembro: buscando Pinitellus escavação arqueológica junto à Ponte Ferroviária do Ave (Linha B, Azurara);</li> <li>- 23 de dezembro: regresso a S. Bento (acompanhamento).</li> </ul>
2005	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 10-20 de janeiro – Escavação nos terraços do Ave (Linha B, Azurara);</li> <li>- Janeiro – março de 2005 – acompanhamento/escavação Estação de s. Bento (remate dos desvios de redes);</li> <li>- 23 de fevereiro: descoberta no acompanhamento arqueológico do sítio arqueológico do Corgo, Linha B, Azurara, Vila do Conde);</li> <li>- 25 de fevereiro – 26 de maio – escavação arqueológica do sítio arqueológico do Corgo (Bronze?/romano?), Linha B, Azurara, Vila do Conde);</li> <li>- 3 de março: descoberta no acompanhamento arqueológico do sítio arqueológico romano/altimedieval em Quintã, Linha B, Árvore, Vila do Conde);</li> <li>- Março – escavação arqueológica na Quintã (Linha B, Árvore, Vila do Conde);</li> <li>- 13 de março: Abertura de Linha B (Estádio do Dragão e Pedras Rubras);</li> <li>- 25 -29 julho – buscando a <i>villa</i> romana: escavação arqueológica na Quintã da faísca (Linha B, Varziela, Vila do Conde);</li> <li>- 30 de julho: Inauguração da Linha C até ao Fórum, Maia;</li> <li>- 5 de setembro: transporte de vestígios pétreos para o interior da estação de S. Bento, para futura musealização (não concretizada até agora);</li> <li>- 17 de setembro: Inaugurada e aberta exploração comercial da Linha D (Câmara de Gaia – Pólo Universitário);</li> <li>- Setembro – conclusão da escavação na Quintã (Linha B, Árvore, Vila do Conde).</li> </ul>
2006	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 18 de março: Abertura do segmento Pedras Rubras – Pova de Varzim (Linha B);</li> <li>- 31 de março: Abertura do segmento Pólo Universitário – Hospital de S. João (Linha D) e do segmento Fórum da Maia – ISMAI (Linha C);</li> <li>- 27 de maio: Inaugurada linha E (Aeroporto – Estádio do Dragão). Primeira vez em Portugal que um aeroporto é servido por uma rede de metro.</li> </ul>
2007	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 22 de janeiro – 11 de maio: escavação arqueológica no Sítio do Corgo (Variante do Corgo, Azurara, Vila do Conde);</li> <li>- 22 de outubro –regresso ao Corgo para continuação da escavação arqueológica no Sítio do Corgo da Idade do Bronze.</li> </ul>

Ano	Acontecimentos
2008	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 4 de abril –conclusão de parte da escavação arqueológica no Sítio do Corgo da Idade do Bronze (plataforma superior);</li> <li>- Maio – conclusão de parte da escavação arqueológica no Sítio do Corgo da Idade do Bronze (eucaliptal);</li> <li>- 13 de junho: Metro do Porto premiada com o Prémio UITP “Melhor Novo Sistema de Metro Ligeiro”, durante a 9ª Conferência de Metro Ligeiro UITP, em Istambul.</li> </ul>
2009	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 19 e 20 de janeiro: acompanhamento arqueológico da construção da Variante do Corgo, Azurara, Vila do Conde (lado nascente do canal de metro) e conclusão dos trabalhos de campo no Corgo;</li> <li>- Primavera: marco divisório de propriedade com báculo gravado, Linha F, Fânzeres, Gondomar;</li> <li>- 21 de julho: descoberta no acompanhamento arqueológico feito pelo GACE do sítio arqueológico do Paço, Linha F, Baguim do Monte, Gondomar);</li> <li>- julho - agosto: escavação arqueológica feita pelo GACE no sítio arqueológico do Paço, Linha F, Baguim do Monte, Gondomar).</li> </ul>
2011	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 2 de janeiro: Inauguração da Linha F (com integração de marco divisório de propriedade possivelmente medieval numa rotunda de Fânzeres);</li> <li>- 15 de outubro: conclusão da Linha d, com a chegada a st. Ovídio.</li> </ul>
2013	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Agosto: Eduardo Souto Moura e Metro do Porto, S.A. ganham prémio “<i>Veronica Rudge Green Prize</i>”, da Universidade de Harvard, pelo <i>design</i> urbano da rede e pela sua inserção e impacto na região.</li> </ul>

## 2. Património Cultural. A importância da comunicação.

«A especialidade do monumento [...] com o seu modo de acção sobre a memória. Não só ele a trabalha, como a mobiliza pela mediação da afectividade, de forma a recordar o passado, fazendo-o vibrar à maneira do passado invocado e convocado, de certa forma enquanto não é um passado qualquer: foi localizado e seleccionado para fins vitais, na medida em que pode [...] contribuir para manter e preservar a identidade de uma comunidade, étnica, religiosa, nacional, tribal ou familiar» (CHOAY, 2010: 17, 18).



*Ilustração 5\_ Mural relativo à Antiga Estação Ferroviária da Boavista e ao material circulante*  
[Fotografia tirada a 28/06/2017].

Em diversas obras da socióloga Françoise Choay, que debatem a relação existente entre o Património e a sociedade, encontra-se bem presente a ideia de que o termo património tem vindo a sofrer e, certamente irá continuar a sofrer, alterações ao nível do seu âmbito, dependendo das diferenças culturais, sociais, económicas, políticas e cronológicas. (CHOAY, 2009: 9).

Deste modo, o conceito estaria inicialmente ligado a estruturas familiares, a estruturas económicas e a estruturas jurídicas de uma sociedade, tanto no espaço como no tempo (*Idem, ibid.*: 17). Contudo, nos nossos dias, tornou-se numa categoria em aberto, que vai assimilando novos conteúdos e significados, colocando assim um problema à sociedade: como definimos o conceito de “Património”?

Para tentar encontrar uma resposta para esse problema, a autora formula o seu pensamento numa cadeia de três questões: a questão Genealógica, a questão Etiológica e a questão Semântica.

Começamos então pela questão Genealógica, onde, antes de mais, nos diz que o sentido inicial do conceito passaria por «bens de herança transmitidos, segundo as leis, dos pais e mães para os filhos» (*Idem, ibid.*: 19).

Françoise Choay, em *A Alegoria do Património*, faz-nos uma aturada abordagem onde procura explicar o desenvolvimento do conceito de Património desde o período romano (2015: 12). Não cabendo aqui sistematizar estes conceitos e contextos, convém reforçar que a autora assume a década de 1960 como coincidindo com um período de grande viragem em termos epistemológicos no tocante a esta questão (2009: 18, 19). Assim, esse momento (década de 1960) é significativa uma vez que abre caminho à designação hoje convencionalmente utilizada, a de Património, e que a Convenção do Património Mundial consagrou no ano de 1972.

Mas então, como chegámos à definição atual?

Em França, André Malraux – que atua na Secretaria de Estado da Cultura e depois no Ministério da Cultural – lança uma nova interpretação cultural do Património, no sentido da sua gestão. Assim, são concebidos: o *Inventário do Património* (1964); a *Direcção do Património* (1978), que substitui a dos Monumentos Históricos; o corpo dos *Arquitectos do Património* (1980) e ainda as *Jornadas do Património* (1980). Porém, essa designação, é consagrada na Convenção do Património Mundial de 1972.

Passemos agora para a questão Etiológica, que se encontra relacionada com a rutura do teocentrismo medieval e onde o passado material das sociedades é constantemente esmiuçado para fins de conhecimento ou de prazer.

É também marcada pela Revolução Industrial, onde as *antiguidades*, devido ao interesse da época pela história e pela arte, ganham designação de *monumento histórico*, dando lugar a uma proteção museológica (*Idem, ibid.*: 20, 21), que, até aos inícios da década de 1960, era exclusivo de sociedades da Europa Ocidental. Isto pode ser

confirmado pela Conferência Internacional para a Convenção dos Monumentos Históricos (Atenas 1931), onde estavam reunidos apenas países europeus. Já na Carta Internacional Sobre a Conservação e o Restauro de Monumentos e Sítios (Veneza 1964), encontramos a Tunísia, o México e o Perú e, anos mais tarde, são oitenta os países, dos cinco continentes, que assinam a Convenção do Património Mundial, Cultural e Natural (Paris 1972) (CHOAY, 2010: 14).

Posteriormente a legislação relacionada com o assunto diversificou-se ainda mais, como veremos mais adiante.

Será que existiu algum motivo que possa estar relacionado com o alargamento da noção de património?

Segundo Françoise Choay, uma das causas deste alargamento concetual está naquilo que designa de *Revolução Telemática*, uma revolução cultural que se expandiu de uma forma brutal por quase todo o planeta, atingindo a sociedade e, por sua vez, o conjunto das suas diferentes culturas «alterando o seu quadro de vida e a totalidade das suas práticas e comportamentos como não acontecia desde a sedentarização da nossa espécie» (CHOAY, 2009: 22).

Por último, chegamos à questão Semântica. Aqui, Choay diz-nos que temos que determinar os fatores trazidos pela revolução descrita no parágrafo anterior que, conscientemente ou não, apresenta um papel crucial na relação que as sociedades contemporâneas mantêm com o seu passado e na forma como elas o constroem ou desconstroem (*Idem, ibid.*: 22).

Para determinar esses fatores, a autora centra-se apenas nas incidências da mundialização sobre a conservação e produção do tecido edificado e na arquitetura.

Por um lado, encontramos um *fetichismo do Património*, *fetichismo* esse que está baseado por uma valorização excessiva dos testemunhos do passado e que apresenta duas faces.

A primeira mostra-se como sendo uma face nostálgica, prendendo-se ao sentimento de que os vestígios arquitetónicos, urbanos e rurais, são portadores de uma identidade ameaçada – isto porque nenhuma sociedade consegue, a longo prazo, permanecer igual a si própria, uma vez que «a sua inscrição no tempo implica a necessária evolução do seu quadro de vida, quer se trate de demolições ou, sobretudo, transformações» (*Idem, ibid.*: 24). A outra face «esconde o jogo e perversidade sob várias máscara de desenvolvimento, da ação social, da formação [...] promovendo todas

as falácias do consumo social» (*Idem, ibid.*), deslocando para o aglomerado de heranças culturais os valores gnosiológicos e estéticos que a cultura ocidental tinha atribuído aos monumentos históricos, ou seja «confere um estatuto universal cultural ao processo de museificação e pode ser simbolizado pela política de industrialização cultural da UNESCO com a sua Convenção do Património Mundial e a rotulagem dos bens culturais à escala mundial» (*Idem, ibid.*).

Por outro lado, deparamo-nos com um *fetichismo da Técnica* que, excluindo o facto de se praticar pontualmente o «jogo museológico de modo disfarçado e oportunista» (*Idem, ibid.*: 25), despreza as marcas e os vestígios do passado, onde o objetivo passa por promover todas as potencialidades das novas técnicas. Assim, com a museificação, o *monumento* e o *monumento histórico* fundem-se e confundem-se sob o nome de *Património*.

Choay, no seu livro *As Questões do Património. Antologia para um combate*, sublinha dois aspetos dessa museificação do Património: a comercialização do Património edificado e dos museus; e os desenvolvimentos solidários da cultura de massa, onde a «aceção do termo cultural assenta num postulado segundo o qual um contacto físico directo com o objecto patrimonial concede ao visitante ou espectador [...] uma satisfação cultural imediata», sendo assim ocultados o tempo e o trabalho, a inteligência histórica do monumento, assim como a sua perceção estética (CHOAY, 2015: 45).

A sociedade necessita de sítios, valores e padrões «de um património que seja o fundamento da sua consciência e lhes garanta a perspetiva do futuro» (ALMEIDA, 1998: 17) como elementos que lhes agarrem as memórias. Para isso, e nos dias que correm, é fundamental o papel da comunicação, não apenas a nível nacional, como também a nível global.

Isto porque um dos objetivos do Património, tal como nos diz Elisa Maria Bessa, passa pela unificação nacional, uma vez que a partilha desse Património Cultural «conduz a partilha de uma identidade nacional, a partir do momento em que este passa a ser parte integrante da economia global, através do seu papel ativo na indústria do turismo», atravessando primeiro «as fronteiras das regiões e depois as nacionais, acabando por funcionar como marca catalisadora de um país» (BESSA, 2012: 13, 14).

## 2.1. Comunicar o Património Cultural

Tal como já referido, foi desde o aparecimento da *internet* que se assistiu a uma globalização e democratização cultural devido ao fácil acesso e constante atualização da informação. Como se sabe, atualmente os primeiros contatos que o público tem com entidades, quer sejam públicas ou privadas, é através dos meios digitais. Meios essenciais para «assegurar promoção, divulgação, comunicação da informação e criação de sensibilidades e opiniões» (HIERRO, 2015: 64).

Contudo, é de conhecimento geral que a indústria dos meios de comunicação tem grande influência nos valores da população mas que, ao mesmo tempo, é acusada pelo facto de não divulgar aquilo que é realmente importante ou da forma mais correta. Este fato provoca vários efeitos negativos, especialmente «na educação em massa quando considerando os conceitos culturais e patrimoniais» (ARAÚJO, 2016: 136). Isto porque existe um maior interesse no sucesso comercial sobre os restantes, percorrendo um caminho oposto ao mencionado no capítulo anterior: o ponto 7.5 do EIA de 1997, onde nos é dito que tem que ser feita uma adequada divulgação, como vimos já.

Assim, como nos diz Isabella Brega, no seu artigo *Cultural Heritage know to communicate?*:

«It's important to imagine an economic system that places cultural at its center. Culture does not mean only artistic and cultural heritage, events and shows. Culture is also a lifestyle, a set of values. We must pay attention and highlight those aspects of identity that combine to create our own “peculiarities”».

Relembremos então o facto de que a construção dos novos modelos de comunicação cooperou na facilitação da condução de novos conhecimentos e de novas formas de aprendizagem (BESSA, 2012: 26), apresentando informação contínua, de rápida propagação e, muitas vezes, de forma gratuita.

E é através dessa rápida e global propagação, com conteúdos não só escritos, como também acompanhados de ilustrações, fotografias, entre outros modelos de visualização contemporâneos, que simplifica a visita de inúmeros turistas ao nosso país. Já Heloísa Candello nos diz que, segundo «uma pesquisa relacionada [com] a avaliação do uso de tecnologias avançadas em espaços de património cultural», é uma experiência mais enriquecedora para o visitante quando este repara na importância que o uso das

tecnologias apresenta para a sua compreensão do local em questão (CANDELLO, 2012: 61 *apud* OWEN, 2006).

Com isto, a indústria cultural, é «lançada na perspetiva e na hipótese do desenvolvimento do turismo» e, nos nossos dias, apresenta grande influência «na parte crescente do orçamento e do lucro das nações» (CHOAY, 2010: 241). «Assim, o património histórico edificado não pára de se enriquecer com novos tesouros, que não deixam de ser cada vez mais valorizados e explorados» (*Idem, ibid.*: 240).

No entanto, estes meios não permitem apenas o contacto com o turista. Permitem, acima de tudo, o contacto com as comunidades locais. Algo essencial para incentivar os cidadãos a proteger, não só o Património Cultural, mas sim todo o Património, até porque está nas mãos dessas mesmas comunidades a responsabilidade de o manter, de o criar e de o comunicar (CANDELLO, 2012: 55; BESSA, 2012: 25).

Apesar do uso da *internet* e dos aparelhos móveis serem uma mais valia para captar a atenção das faixas etárias mais novas, não nos podemos esquecer de que existe uma maior percentagem de população envelhecida: a «[g]lobalização e a era da informação através da *internet* geram uma repentina aceleração no tempo a que as sociedades ainda se estão a adotar» (BESSA, 2012: 28).

Por isso mesmo, existem em Portugal vários instrumentos bastante acessíveis para a sensibilização dessa mesma população para a importância do Património e da sua conservação. Falamos aqui em formatos em papel, como o Jornal Expresso com publicações de artigos relacionados com o Património Cultural; e a Revista Património da Direção Geral do Património Cultural (doravante, DGPC). Falamos em programas de rádio, como é o caso do *Encontros com o Património*, um programa semanal desenvolvido em parceria da DGPC e TSF Rádio Notícias – com Manuel Vilas-Boas e passa aos sábados às 12h10, havendo repetição aos domingos, depois da 01h00 – que está no ar desde 2007; e ainda o programa *Visita Guiada*, programa televisivo e de rádio, emitido pela RTP, aos sábados, desde o ano de 2013 e o *Caminhos da História*, do Porto Canal, emitido às terças feiras, na companhia do arqueólogo e historiador, Joel Cleto.

Desde já importa referir que, apesar de diversas tentativas *top down* – das entidades para as comunidades – de ligação do Património à sua comunidade, «em muitas circunstâncias o não recurso a uma linguagem mais simplificada e de aproximação a um vasto número de indivíduos menos qualificados na área, resulta no



afastamento desses grupos sociais da arte e da cultura [...] sendo esta uma das principais problemáticas na comunicação [do Património Cultural] que deve de ser ultrapassado para o bem da cultura e sua maior valorização<sup>14</sup>» (ARAÚJO, 2016: 75).

Para que isso seja possível, é necessário o incentivo para que as equipas técnicas sejam compostas por vários profissionais da área do Património e não a uma demissão dos mesmos, como tem vindo a acontecer, isto porque, como sublinha Maria José Almeida, tal passa por esses mesmos profissionais «pugnar pela sua qualidade de modo a que [os] trabalhos sejam realmente fonte de produção de conhecimento. Conhecimento que possa servir de base à valorização e salvaguarda do património [cultural] como factor de coesão e integração na sociedade em que vivemos e trabalhamos» (ALMEIDA, 2008: 165).

«Assim sendo, [como precursoramente nos lembrava Carlos Alberto Ferreira de Almeida] o património não pode ser olhado apenas como uma reserva e, menos ainda, como uma recordação ou nostalgia do passado mas, antes, como algo que tem que fazer parte do nosso presente» (ALMEIDA, 1998: 17), uma vez que, para além de «[p]atrimónio [ser] tudo o que tem qualidade para a vida cultural e física do Homem e [ter] notório significado na existência e na afirmação das diferentes comunidades» (*Idem, ibid.*: 10), para o ser (Património), tem que estar vivo e presente na sociedade.

Para isso, e segundo Choay, a sua gestão encontra-se associada, entre muitos outros, a instrumentos em específico, como é o caso da jurisdição, que dá ao projeto o seu estatuto institucional – como vamos poder verificar no capítulo seguinte (CHOAY, 2015: 29).

---

<sup>14</sup> Não obstante, existem, em Portugal, iniciativas gratuitas com a vontade de fazer chegar o Património a cada um de nós (sociedade), como é o caso da *Open House*, como já referido, e ainda das Jornadas Europeias do Património, a cargo do Instituto de Gestão do Património Arquitetónico e Arqueológico (IGESPAR).

### 3. Enquadramento Legal do Património Cultural na AIA

As tabelas que se seguem representam o ponto de partida para a elaboração do presente capítulo, nas quais podemos encontrar uma leitura comparada de todos os diplomas comunitários relativos ao Ambiente dentro do direito derivado, e respetiva transposição para direito interno, evidenciados neste relatório, sendo apenas focadas referências respeitantes ao Património Cultural.

A elaboração das mesmas, para além de nos permitir uma melhor adaptação ao tema, têm como objetivo ajudar a compreensão do leitor no texto que lhes segue.

**Tabela 2\_ Tabelas comparativas – Direito Derivado e Direito Interno**

Direito Derivado da UE	Direito Interno
<p><b>Diretiva 85/337/CEE, de 27 de junho</b> Relativa à avaliação dos efeitos de determinados projetos públicos e privados no ambiente.</p> <p>Salienta que a melhor política de ambiente consiste em evitar a criação de poluições ou de perturbações na origem e não combater posteriormente os seus efeitos; Projetos de determinadas categorias tem um significativo impacto ambiental e, por isso, devem ser sujeitos a uma avaliação sistemática;</p> <p><b>(Artigo 3.º)</b> A avaliação dos efeitos no ambiente identificará, descreverá e avaliará, de modo adequado, em função de cada caso particular e nos termos dos artigos 4.º a 11.º, os efeitos directos e indirectos de um projecto sobre os seguintes factores :</p> <ul style="list-style-type: none"><li>— o homem, a fauna e a flora,</li><li>— o solo, a água, o ar, o clima e a paisagem,</li></ul>	<p><b>Decreto-Lei 186/90, de 6 de junho</b> (Introduz no direito interno as normas da 85/337/CEE e dá concretização aos objetivos da Lei Base de Ambiente)</p> <p>A melhor política de ambiente é, sem dúvida, o contributo para a criação de condições que permitam evitar as perturbações do ambiente, em vez de se limitar a combater posteriormente os seus efeitos.</p> <p><b>(Artigo 2.º)</b> 1 - A aprovação de projetos que, pela sua natureza, dimensão ou localização, se considerem suscetíveis de provocar incidências significativas no ambiente fica sujeita a um processo prévio de avaliação do impacte ambiental (AIA), como formalidade essencial, da competência do membro do Governo responsável pela área do ambiente. 2 - A AIA atende aos efeitos directos e indirectos dos projetos sobre os seguintes fatores: a) O homem, a fauna e a flora;</p>

Direito Derivado da UE	Direito Interno
<p>— a interacção entre os factores referidos nos primeiro e segundo travessões, — os bens materiais e o património cultural.</p> <p><b>(Artigo 5.º)</b> 2. As informações a fornecer pelo dono da obra nos termos do n.º 1, devem incluir pelo menos : — uma descrição do projecto com informações relativas à sua localização, concepção e dimensões, — uma descrição das medidas previstas para evitar, reduzir e, se possível, remediar os efeitos negativos significativos, — os dados necessários para identificar e avaliar os efeitos principais que o projecto possa ter sobre o ambiente, — um resumo não técnico das informações referidas nos primeiro, segundo e terceiro travessões.</p> <p><b>ANEXO III</b> 3 . Uma descrição dos elementos do ambiente de serem consideravelmente afectados pelo projecto proposto, nomeadamente, a fauna , a flora , o solo , a água , a atmosfera, os factores climáticos, o bens materiais, <b>incluindo o património arquitectónico e arqueológico</b> , a paisagem , bem como a inter-relação entre os factores mencionados .</p>	<p>b) O solo, a água, o ar, o clima e a paisagem; c) A interacção dos fatores referidos nas alíneas anteriores; d) Os bens materiais e o <b>património cultural</b>.</p> <p><b>(Artigo 3.º)</b> 1 - Para efeitos da AIA, os donos da obra devem apresentar, no início do processo conducente à autorização ou licenciamento do projeto, à entidade pública competente para tal decisão um estudo de impacte ambiental (EIA). 3 - O EIA deve conter as especificações constantes do anexo II ao presente diploma, do qual faz parte integrante.</p> <p><b>ANEXO II</b> 3 - Uma descrição dos elementos do ambiente suscetíveis de serem consideravelmente afetados pelo projeto proposto, nomeadamente a fauna, a flora, o solo, a água, a atmosfera, os fatores climáticos, os bens materiais, <b>incluindo o património arquitetónico e arqueológico</b>, a paisagem, bem como a inter-relação entre os fatores mencionados.</p>
<p><b>Diretiva 97/11/CE, de 3 de março</b></p> <p>altera a Diretiva 85/337/CEE relativa à avaliação dos efeitos de determinados projetos público e privados no ambiente</p> <p><b>Artigo 1.º</b> «A Directiva 85/337/CEE é alterada do seguinte modo: O artigo 3º passa ter a seguinte redacção: Artigo 3º A avaliação de impacte ambiental identificará, descreverá e avaliará de modo adequado, em função de cada caso particular e nos termos dos artigos 4º a 11º, os efeitos diretos e indiretos de um projeto sobre os seguintes fatores: — o homem, a fauna e a flora, — o solo, a água, o ar, o clima e a paisagem, — os bens materiais e o <b>património cultural</b>, — a interacção entre os fatores referidos nos primeiro, segundo e terceiro travessões.».</p> <p>«7. O artigo 5º passa a ter a seguinte redacção: Artigo 5º 3. As informações a fornecer pelo dono da obra nos termos do disposto no nº 1 devem incluir, pelo menos: — uma descrição do projeto incluindo as informações relativas à sua localização, à sua conceção e às suas dimensões, — uma descrição das medidas previstas para evitar, reduzir e, se possível, compensar, os efeitos negativos significativos, — os dados necessários para identificar e avaliar os</p>	<p><b>Decreto-Lei 69/2000, 3 de maio</b></p> <p>Introduz no direito interno as normas da 97/11/CE</p> <p>estabelece-se o carácter vinculativo da decisão ou, como é designada no diploma, da «Declaração de Impacte Ambiental» (DIA), do Ministro do Ambiente e do Ordenamento do Território, salvaguardando o primado dos valores ambientais.</p> <p>clarifica do quadro procedimental em que a avaliação dos efeitos de determinados projetos deve desenrolar-se, tendo procurado ajustar-se, com maior rigor, a componente da participação pública e do acesso do público à informação, tão essencial à justa necessidade de compreensão, pelos cidadãos, de decisões cujos conteúdos têm, na maioria das vezes, elevadas repercussões no meio social, ambiental e cultural do País.</p> <p>forma privilegiada de promover o desenvolvimento sustentável, [...] contribuindo para a melhoria da qualidade de vida</p> <p><b>Artigo 2º</b> <b>b) «Áreas sensíveis»</b> iii) Áreas de proteção dos monumentos nacionais e dos imóveis de interesse público definidas nos termos da Lei n.º 13/85, de 6 de julho; e) «Avaliação de impacte ambiental» ou «AIA» - instrumento de carácter preventivo da política do ambiente, sustentado na realização de estudos e consultas, com efetiva participação pública e análise de possíveis alternativas, que tem por objeto a recolha de informação, identificação e previsão dos efeitos ambientais de determinados projetos, bem como a identificação e proposta de medidas que evitem, minimizem ou compensem</p>

Direito Derivado da UE	Direito Interno
<p>principais impactes que o projeto possa ter no ambiente, — um resumo das principais soluções alternativas estudadas pelo dono da obra e a indicação das principais razões da sua escolha, atendendo aos efeitos no ambiente,</p> <p>— um resumo não técnico das informações referidas nos travessões supra».</p>	<p>esses efeitos, tendo em vista uma decisão sobre a viabilidade da execução de tais projetos e respetiva pós-avaliação; f) «Consulta pública» - procedimento compreendido no âmbito da participação pública e regulado nos termos do presente diploma que visa a recolha de opiniões, sugestões e outros contributos dos interessados sobre cada projeto sujeito a AIA;</p> <p>m) «Participação pública» - informação e consulta dos interessados, incluindo-se neste conceito a audição das instituições da Administração Pública cujas competências o justifiquem, nomeadamente em áreas específicas de licenciamento do projeto</p> <p><b>Artigo 12º</b></p> <p>6 - A informação que deva constar do EIA e que esteja abrangida pelo segredo industrial ou comercial, incluindo a propriedade intelectual, ou que seja relevante para a proteção da segurança nacional ou da conservação do património natural e cultural será inscrita em documento separado e tratada de acordo com a legislação aplicável.</p> <p><b>Anexo III</b></p> <p>3- descrição do estado do local e dos fatores ambientais suscetíveis de serem consideravelmente afetados pelo projeto, nomeadamente a população, a fauna, a flora, o solo, a água a atmosfera, a paisagem, os fatores climáticos e os bens materiais, incluindo o <b>património arquitetónico e arqueológico</b>, bem como a inter-relação entre os fatores mencionados</p> <p><b>Artigo 5.º</b></p> <p>No âmbito da AIA, intervêm as seguintes entidades:</p> <p>a) Entidade licenciadora ou competente para a autorização;</p> <p>b) Autoridade de AIA;</p> <p>c) Instituto de Promoção Ambiental (IPAMB);</p> <p>d) Comissão de avaliação;</p> <p>e) Entidade coordenadora e de apoio técnico.</p> <p><b>Artigo 9.º</b></p> <p><b>Comissão de avaliação</b></p> <p>1—Por cada procedimento de AIA é nomeada uma comissão de avaliação constituída, em número ímpar de elementos, por:</p> <p>a) Um representante da Autoridade de AIA, que preside à comissão;</p> <p>b) Um representante do IPAMB;</p> <p>c) Um representante do Instituto da Conservação da Natureza (ICN), sempre que o projecto sujeito a procedimento de AIA se localize em zonas definidas como sensíveis, nos termos da legislação aplicável às áreas protegidas ou à conservação de espécies ou <i>habitats</i> protegidos;</p> <p>d) Um representante do Instituto Português do Património Arquitectónico (IPPAR), ou do Instituto Português de Arqueologia (IPA), sempre que o projecto sujeito a procedimento de AIA se localize em zonas definidas como sensíveis, nos termos da legislação aplicável às áreas de protecção dos monumentos nacionais e dos imóveis de interesse público;</p> <p>e) Um representante da DRA ou das DRA territorialmente competentes na área de localização do projecto a licenciar ou autorizar, desde que não se encontrem representadas nos termos</p>

Direito Derivado da UE	Direito Interno
<p><b>Diretiva 2011/92/UE, de 13 de dezembro</b> – Relativa à avaliação dos efeitos de determinados projetos públicos e privados no ambiente</p> <p><b>Artigo 3.º</b> A avaliação de impacto ambiental identificará, descreverá e avaliará de modo adequado, em função de cada caso particular e nos termos dos artigos 4.º a 12.º, os efeitos diretos e indiretos de um projeto sobre os seguintes fatores:</p> <p>a) O homem, a fauna e a flora; b) O solo, a água, o ar, o clima e a paisagem; c) Os bens materiais e o <b>património cultural</b>; d) A interação entre os fatores referidos nas alíneas a), b) e c).</p> <p><i>ANEXO III</i></p> <p><b>CRITÉRIOS DE SELECÇÃO REFERIDOS NO ARTIGO 4.º, N.º 3</b></p> <p><b>LOCALIZAÇÃO DOS PROJECTOS</b></p> <p>Deve ser considerada a sensibilidade ambiental das zonas geográficas suscetíveis de serem afetadas pelos projetos, tendo nomeadamente em conta: viii) paisagens importantes do <b>ponto de vista histórico, cultural ou arqueológico</b>.</p> <p><i>ANEXO IV</i></p> <p><b>INFORMAÇÕES REFERIDAS NO ARTIGO 5.º, N.º 1</b> 4. Uma descrição dos elementos do ambiente suscetíveis de serem consideravelmente afetados pelo projeto proposto, nomeadamente, a população, a fauna, a flora, o solo, a água, a atmosfera, os fatores climáticos, os bens materiais, incluindo o <b>património arquitetónico e arqueológico</b>, a paisagem, bem como a inter-relação entre os fatores mencionados.</p>	<p>da alínea a); f) Técnicos especializados, em número não inferior a dois, no caso de projectos constantes do anexo I.</p> <p><b>Decreto-Lei 151-B/2013, 31 de outubro</b> - alteração e harmonização de procedimentos e práticas em sede de AIA, reforçando-se assim a eficácia, robustez e coerência deste instrumento fundamental da defesa preventiva do ambiente e da política de desenvolvimento sustentável.</p> <p><b>Artigo 13.º</b></p> <p><b>Conteúdo do EIA</b></p> <p>3 - A informação que deva constar do EIA e que esteja abrangida pelo segredo industrial ou comercial, incluindo a propriedade intelectual, ou que seja relevante para a proteção da segurança nacional ou da <b>conservação do património natural e cultural</b> é inscrita em documento separado e tratada de acordo com a legislação aplicável.</p> <p><b>ANEXO III</b> (a que se refere as subalíneas ii) a iii) da alínea b) e c) do n.º 3 do artigo 1.º)</p> <p><b>Critérios de seleção</b></p> <p>2 - Localização dos projetos - deve ser considerada a sensibilidade ambiental das zonas geográficas suscetíveis de serem afetadas pelos projetos, tendo nomeadamente em conta: ix) Paisagens importantes do ponto de <b>vista histórico, cultural ou arqueológico</b>.</p> <p><b>ANEXO IV</b> (a que se refere o n.º 1 do artigo 3.º)</p> <p><b>Elementos a fornecer pelo proponente</b></p> <p>3 - Descrição do local do projeto</p> <p>d) Descrição dos elementos do ambiente suscetíveis de serem consideravelmente afetados pelo projeto proposto, nomeadamente, a população, a fauna, a flora, o solo, a água, a atmosfera, os fatores climáticos, os bens materiais, incluindo o <b>património arquitetónico e arqueológico</b>, a paisagem, bem como a inter-relação entre os fatores mencionados.</p> <p><b>Artigo 9.º</b></p> <p><b>Comissão de avaliação</b></p> <p>2 - A CA é presidida por um representante da autoridade de AIA e constituída por:</p> <p>d) Um representante da entidade com competência em matéria de gestão do <b>património arqueológico e arquitetónico</b>, sempre que o projeto possa afetar valores patrimoniais ou se localize em zonas definidas como sensíveis, nos termos da legislação aplicável às áreas de proteção dos monumentos nacionais e dos imóveis de interesse público;</p>

Direito Derivado da UE	Direito Interno
	<p>ANEXO V (a que se refere o n.º 1 do artigo 13.º e o n.º 2 do artigo 14.º)</p> <p><b>Conteúdo mínimo do EIA</b></p> <p>4 - Descrição do estado do local e dos fatores ambientais suscetíveis de serem consideravelmente afetados pelo projeto, nomeadamente a população, a fauna, a flora, o solo, a água, a atmosfera, a paisagem, os fatores climáticos e os bens materiais, incluindo o <b>património arquitetónico e arqueológico</b>, a paisagem, bem como a inter-relação entre os fatores mencionados.</p>
<p><b>Diretiva 2014/52 - de 16 de abril de 2014 que altera a Diretiva 2011/92/UE relativa à avaliação dos efeitos de determinados projetos públicos e privados no ambiente</b></p> <p>«Artigo 3.o</p> <p>1. A avaliação de impacto ambiental deve identificar, descrever e avaliar de modo adequado, em função de cada caso particular, os efeitos significativos diretos e indiretos de um projeto sobre os seguintes fatores:</p> <p>a) População e saúde humana;</p> <p>b) Biodiversidade, com particular ênfase nas espécies e habitats protegidos ao abrigo da Diretiva 92/43/CEE do Conselho e da Diretiva 2009/147/CE;</p> <p>c) Terra, solo, água, ar e clima;</p> <p>d) <b>Bens materiais, património cultural e paisagem;</b></p> <p>e) Interação entre os fatores referidos nas alíneas a) a d)</p> <p><b>Anexo IV</b></p> <p>4. Uma descrição dos fatores indicados no artigo 3.o, n.o 1, suscetíveis de serem significativamente afetados pelo projeto: a população, a saúde humana, a biodiversidade (por exemplo, fauna e flora), o território (por exemplo, ocupação do território), o solo (por exemplo, matéria orgânica, erosão, compactação, impermeabilização), a água (por exemplo, alterações hidromorfológicas, quantidade e qualidade), o ar, o clima (por exemplo, emissões de gases com efeito de estufa, os impactos pertinentes para a adaptação), <b>os bens materiais, o património cultural, incluindo os aspetos arquitetónicos e arqueológicos, e a paisagem;</b></p>	

#### Leis de Base

Ambiente	Património Cultural
<p><b>Lei 11/87, 7 de abril</b></p> <p>(artigo 4.º)</p> <p>k) defende o reforço das ações e medidas de defesa e recuperação do <b>património cultural</b>, quer natural, quer</p>	<p><b>Lei 13/85, 6 de julho</b></p> <p>“O património cultural português é constituído por todos os bens materiais e imateriais que, pelo seu reconhecido valor próprio, devem ser considerados como de interesse relevante</p>

<p>construído. (<b>artigo 17.º</b>)</p> <p>1 - Os componentes ambientais humanos definem, no seu conjunto, o quadro específico de vida, onde se insere e de que depende a atividade do homem, que, de acordo com o presente diploma, é objeto de medidas disciplinadoras com vista à obtenção de uma melhoria de qualidade de vida.</p> <p>3 - Nos termos da presente lei, são componentes ambientais humanos:</p> <p>a) A paisagem;</p> <p>b) <b>O património natural e construído;</b></p> <p>c) A poluição.</p>	<p>para a permanência e identidade da cultural portuguesa através do tempo.”</p> <p>(<b>Artigo 3.º</b>)</p> <p>Estado, as regiões autónomas e as autarquias locais procurarão promover a sensibilização e participação dos cidadãos na salvaguarda do património cultural e assegurar as condições de fruição desse património.</p> <p>(<b>Artigo 14.º</b>)</p> <p>Estudo de Impacto Ambiental devem ser elaborados e subscritos por um técnico de qualificação legalmente reconhecida ou sob a sua responsabilidade directa</p> <p>(<b>Artigo 19.º</b>)</p> <p>Todos os bens culturais deverão fazer parte de um registo de inventário sistemático e exaustivo.</p> <p>(<b>Artigo 21.º</b>)</p> <p>8 - Todos os planos de ordenamento territorial, nomeadamente os de urbanização, deverão considerar e tratar de maneira especial o <b>património cultural</b> existente na sua área, sejam imóveis classificados ou em vias de classificação, propondo medidas de valorização em todos os casos.</p> <p>(<b>Artigo 39.º</b>)</p> <p>1 - quem encontra, tanto em terrenos privados como públicos, quaisquer <b>testemunhos arqueológicos</b>, fica obrigado a dar conhecimento imediato à autoridade local.</p> <p>(<b>Artigo 41.º</b>)</p> <p>1 - a realização de trabalhos arqueológicos em qualquer zona onde se presuma a existência de <b>monumentos, conjuntos ou sítios arqueológicos</b> tem que ser acompanhado por técnicos especialistas.</p>
<p><b>Lei 19/2014, 7 de abril</b></p> <p><b>Artigo 2.º</b> <b>Objetivos da política de ambiente</b></p> <p>1 — A política de ambiente visa a efetivação dos direitos ambientais através da promoção do desenvolvimento sustentável, suportada na gestão adequada do ambiente, em particular dos ecossistemas e dos recursos naturais, contribuindo para o desenvolvimento de uma sociedade de baixo carbono e uma «economia verde», racional e eficiente na utilização dos recursos naturais, que assegure o bem-estar e a melhoria progressiva da qualidade de vida dos cidadãos.</p> <p><b>Artigo 3.º</b> <b>Princípios materiais de ambiente</b></p> <p>A atuação pública em matéria de ambiente está subordinada, nomeadamente, aos seguintes princípios:</p> <p>a) Do desenvolvimento sustentável, que obriga à satisfação das necessidades do presente sem comprometer as das gerações futuras, para o que concorrem: a preservação de recursos naturais e herança cultural, a capacidade de produção dos ecossistemas a longo prazo, o ordenamento racional e equilibrado do território com vista ao combate às assimetrias regionais, a promoção da coesão territorial, a produção e o consumo sustentáveis de energia, a salvaguarda da biodiversidade, do equilíbrio biológico, do clima e da estabilidade geológica, harmonizando a vida humana e o ambiente;</p>	<p><b>Lei 107/2001, 8 de abril</b></p> <p><b>Artigo 6.º</b></p> <p>Para além de outros princípios presentes nesta lei, a política do património cultural obedece aos princípios gerais de:</p> <p>a) Inventariação, assegurando-se o levantamento sistemático, atualizado e tendencialmente exaustivo dos bens culturais existentes com vista à respectiva identificação;</p> <p>c) Coordenação, articulando e compatibilizando o património cultural com as restantes políticas que se dirigem a idênticos ou conexos interesses públicos e privados, em especial as políticas de ordenamento do território, de ambiente, de educação e formação, de apoio à criação cultural e de turismo;</p> <p>e) Inspeção e prevenção, impedindo, mediante a instituição de organismos, processos e controlos adequados, a desfiguração, degradação ou perda de elementos integrantes do património cultural;</p> <p>f) Informação, promovendo a recolha sistemática de dados e facultando o respectivo acesso tanto aos cidadãos e organismos interessados como às competentes organizações internacionais;</p> <p>h) Responsabilidade, garantindo prévia e sistemática ponderação das intervenções e dos actos susceptíveis de afectar a integridade ou circulação lícita de elementos integrantes do património cultural;</p> <p>i) Cooperação internacional, reconhecendo e dando efectividade aos deveres de colaboração, informação e assistência internacional.</p> <p><b>Artigo 10.º</b></p> <p>participação dos cidadãos interessados na gestão efectiva do</p>

<p><b>Artigo 10.º</b>  <b>Componentes ambientais naturais</b>  f) A salvaguarda da paisagem implica a preservação da identidade estética e visual, e da autenticidade do património natural, do património construído e dos lugares que suportam os sistemas socioculturais, contribuindo para a conservação das especificidades das diversas regiões que conjuntamente formam a identidade nacional.</p>	<p>património cultural  <b>Artigo 13.º</b>  Investigação e divulgação do património Cultural  <b>Artigo 40.º</b>  Os órgãos competentes da administração do património cultural têm de ser previamente informados dos planos, programas, obras e projectos, tanto públicos como privados, que possam implicar risco de destruição ou deterioração de bens culturais, ou que de algum modo os possam desvalorizar.  <b>Artigo 45.º</b>  Estudos elaborados por técnico de qualificação legalmente reconhecido  <b>Artigo 79.º</b>  Aspetos devem ser considerados na elaboração dos instrumentos de planeamento territorial, o salvamento da informação arqueológica contida no solo e no subsolo dos aglomerados urbanos, nomeadamente através da elaboração de cartas do património arqueológico</p>
---	---

«É importante recordar que esta associação do património cultural à política do ambiente advém da própria Constituição que, quer na definição das tarefas fundamentais do Estado, que no capítulo dedicado aos direitos e deveres sociais, agrega o património cultural ao ambiente, qualidade de vida e ordenamento do território. A lei de bases do ambiente, e toda a regulamentação do desenvolvimento subsequente, consagram este princípio, sendo hoje inquestionável a integração do património cultural nos factores ambientais a considerar no âmbito de qualquer processo AIA» (ALMEIDA, 2008: 161).

A Avaliação de Impacto Ambiental surge em Portugal no enquadramento da sua integração na então Comunidade Económica Europeia (doravante, CEE)<sup>15</sup>, em 1986, por transposição da primeira Diretiva AIA. Por sua vez, esta Diretiva bebeu influência da legislação pioneira no mundo, nesta área, o *National Environmental Policy Act* (doravante, NEPA), publicado nos Estados Unidos da América (doravante, EUA) no ano de 1969, com entrada em vigor no dia 1 de janeiro de 1970 (FERREIRA, 2013: 56).

Na verdade, com a entrada de Portugal na CEE, neste caso em concreto do enquadramento do Património Cultural na AIA, importa o enquadramento político,

<sup>15</sup> A então Comunidade Económica Europeia, mais tarde, Comunidade Europeia (doravante, CE) e, nos tempos que correm, União Europeia (doravante, UE).



nomeadamente atendendo à necessidade do cumprimento obrigatório de legislação comunitária, mais especificamente, na área do Ambiente.

Mas comecemos então pelo foco inicial da ação jurídica da área do Ambiente, a qual remonta quase ao último quartel do século XX, com a referida publicação do NEPA, nos EUA. Enquadrando-a, recordemos que, como refere David Ferreira (2013: 104), das atividades humanas advêm inúmeras consequências, essencialmente negativas, que se tornam cada vez mais claras, chegando muitas vezes a tomar dimensão de catástrofe. Complementando, recordemos ainda que, «motivados pelos impactos da industrialização e focalizados na conservação da natureza e saúde pública» (BOTELHO, 2016: 42), na segunda metade do Século XX, investigadores começam a publicar «obras de grande alcance» onde expõem os perigos dessas mesmas atividades humanas (FERREIRA, 2013: 104).

A este propósito, Iva Botelho (2016) menciona dois desastres que terão marcado a nova consciencialização, não obstante o aparentemente esquecimento atual. O primeiro, episódio conhecido por *The Great Smog*, ocorrido em 1952, teve como palco a cidade de Londres, decorrendo de um «cúmulo de poluição atmosférica [...], na passagem de um anticiclone» (BOTELHO, 2016: 42), que vitimou milhares de pessoas – não só causando problemas respiratórios, como também um elevado número de mortes. Incidente esse que afetou a média e alta sociedade ocidental, talvez algo inédito e, provavelmente, uma das razões pelas quais se começa a escrever, com mais regularidade e força, sobre a matéria. Já o segundo episódio, mencionado pela mesma autora, diz respeito ao desastre do derrame do petroleiro *Torrey Canyon*, em 1967, que afetou as costas britânica, francesa e espanhola.

Assim, citando a mesma (*ibid.*: 43), ambos os acontecimentos «traria[m] o ambiente para o centro do debate político, não só evidenciando a sua natureza transnacional como os benefícios sociais e económicos de uma política preventiva».



Ilustração 6\_ Fotografias alusivas aos dois desastres naturais – *The Great Smog* (fotografias superiores) e Derrame do *Torrey Canyon* (fotografias inferiores).

Pelo que pudemos apurar, terá sido um terceiro acidente ecológico que terá estado na base do NEPA: o desastre *Santa Barbara Oil Spill*. Aqui, deparamo-nos com aquele que se dizia como tendo sido um dos piores derrames de petróleo na História dos EUA. Ocorrido em Santa Barbara a 28 de janeiro de 1969, afetando grande parte da costa californiana.

Certamente este contexto geográfico e social da catástrofe, repleto de artistas, estudantes universitários, comunidades *hippies* e destino de inúmeros turistas, fez acender forte reação negativa. Na verdade, por ali conviviam uma vasta gama de cidadãos atentos e preocupados com o meio ambiente, levando a cabo uma série de protestos. Por exemplo, Arent Schuyler, professor reformado de Estudos Ambientais da Universidade de Santa Barbara, afirmava:

«The blowout was the spark that brought the environmental issue to the nation's attention. People could see very vividly that their communities could bear the brunt of industrial accidents. They began forming environmental groups to protect their communities and started fighting for legislation to protect the environment» (SANTA BARBARA [2005]).

Mas as opiniões eram contraditórias. Fred L. Hartley, na altura presidente da Union Oil Co. (empresa da plataforma que sofreu o derrame) afirmava:

«I don't like to call it a disaster, because there has been no loss of human life. I am amazed at the publicity for the loss of a few birds» (SANTA BARBARA [2005]).

Já Richard Nixon, então presidente dos EUA, dizia:

«It is sad that it was necessary that Santa Barbara should be the example that had to bring it to the attention of the American people. What is involved is the use of our resources of the sea and of the land in a more effective way and with more concern for preserving the beauty and the natural resources that are so important to any kind of society that we want for the future. The Santa Barbara incident has frankly touched the conscience of the American people» (SANTA BARBARA [2005]).

E foi motivado pela catástrofe que o Senador Gaylord Nelson sugeriu a ideia de *teach-in*, a ser implementada a nível nacional. Ideia que deu origem ao primeiro *Earth Day* (Dia da Terra) a 22 de abril do ano seguinte, que se prolonga até aos nossos dias.



Ilustração 7\_ Fotografias alusivas à catástrofe Santa Barbara Oil Spill, em 1969.

Paralelamente, debate-se uma série de novas medidas ambientais na Casa Branca, sendo que o Vereador Henry Jackson – então potencial Presidente Democrata – emerge como um *líder* no que diz respeito à legislação ambiental. Em fevereiro desse mesmo ano, Jackson introduz uma medida que iria tornar-se no referido NEPA, para cuja redação foi também importante o trabalho de Lynton Caldwell enquanto seu consultor, que redigiu a *Draft Resolution* que esteve na origem do diploma. (FERREIRA, 2013: 56).

Dito isto, podemos então dizer que os EUA inauguram a jurisdicização das preocupações ambientais da época (e atual) com a entrada em vigor, a 1 de janeiro de 1970, do NEPA. Com efeito, esta lei estabelece a política nacional para promover e proteger o ambiente, fomentando a revisão de projetos com potenciais impactos ambientais. Por outras palavras, constitui ele um diploma que obrigava a Administração Pública a «analisar e avaliar os efeitos e riscos ambientais provocados pela implementação de grandes projetos», algo que passa pela redação de uma declaração, o *Environmental Impact Statement* (EIS) (BOTELHO, 2016: 43; 44).

Mas, apesar de o *Santa Barbara Oil Spill* ter tido um grande impacto ambiental confinado ao meio ambiente físico, designadamente à vida animal, como referem David Ferreira e Iva Botelho, o diploma também se afirma como instrumento de proteção do Património Cultural. Isto, na medida em que acolhe as preocupações presentes no diploma *National Historic Preservation Act* de 1966, que «já requeria que as Agências Federais tivessem em consideração os efeitos das suas iniciativas nos locais históricos atravessados» (*Idem, ibid.*).

Concretizando, o NEPA, com vista à implementação de uma política ambiental, traça como objetivos:

- «1. fulfill the responsibilities of each generation as trust of the environment for succeeding generations;
2. assure for all Americans safe, healthful, productive, and aesthetically and culturally pleasing surroundings;
3. attain the widest range of beneficial uses of the environment without degradation, risk to health or safety, or other undesirable and unintended consequences;
4. *preserve important historic, cultural, and natural aspects of our national heritage, and maintain, wherever possible, an environment which supports diversity, and variety of individual choice;*»

Iva Botelho menciona ainda um outro diploma, o *Archaeological and Historic Preservation Act*, de 1974, relativo à preservação dos vestígios históricos e



arqueológicos ante a ameaça da construção, sublinhando que este corrobora essas imposições, na medida em que determina:

«Specially providing for the preservation of historical and archaeological data (...) which might otherwise be irreparably lost or destroyed as the result of flooding, the building of access roads, the erection of workmen's communities, the relocation of railroads and highways and other alterations of the terrain caused by the constructions of a dam by any agency of the United States, or by any private person or corporation holding a license issued by any such agency or any alteration of the terrain caused as a result of any Federal construction project or federally licensed activity or program.»

Mas também é de referir que é no contexto deste diploma que surgem novos conceitos, chamando-se desde já a atenção para o de *mitigação*<sup>16</sup> – isto é, segundo Júlio Jesus (2008), evitar, reduzir ou compensar –, saído dos regulamentos de 1987 do *Council on Environmental Quality* sobre o NEPA.

David Ferreira (2013: 57) salienta que ainda na década de 1970, outros países inspirados no NEPA começam a adotar os procedimentos de avaliação de impacto ambiental, referenciando o Canadá, a Austrália, a Nova Zelândia, as Filipinas, o Reino Unido, a França, a Holanda, a Alemanha e a Irlanda.

No que respeita à CEE (agora, União Europeia) e às suas Políticas do Ambiente, de acordo com António Girão (*apud* BOTELHO, 2016: 45), o Tratado de Roma<sup>17</sup>, de 1957, terá permanecido focado em aspetos económicos até aos anos 1980, não prevendo competências comunitárias no domínio do Ambiente. Somente durante a Cimeira de

---

<sup>16</sup> O termo *Mitigation* integra um texto de 1987, o *Council on Environmental Quality* sobre o NEPA que nos diz o seguinte:

«1508.20 - "Mitigation" includes:

- (a) Avoiding the impact altogether by not taking a certain action or parts of an action.
- (b) Minimizing impacts by limiting the degree or magnitude of the action and its implementation.
- (c) Rectifying the impact by repairing, rehabilitating, or restoring the affected environment.
- (d) Reducing or eliminating the impact over time by preservation and maintenance operations during the life of the action.
- (e) Compensating for the impact by replacing or providing substitute resources or environments» (JESUS, 2008:12).

Segundo Júlio Jesus (2008: 12), a palavra *mitigação* encontra-se registada no Dicionário da Academia das Ciências de Lisboa como «acto ou efeito de mitigar», sendo que a expressão *mitigar*, se apresenta como «tornar menos intenso, menos severo».

<sup>17</sup> O Tratado de Roma (1957) apresenta-se como o culminar de processos que emergem após a II Grande Guerra, que deixou a Europa devastada, tanto económica como politicamente. Assinado a 25 de março de 1957 pela Bélgica, Holanda, Luxemburgo, França, Itália e Alemanha e instituiu a CEE.

O Tratado CEE refere que: «A Comunidade tem como missão, através da criação de um mercado comum e da aproximação progressiva das políticas dos Estados-Membros, promover, em toda a Comunidade, um desenvolvimento harmonioso das actividades económicas, uma expansão contínua e equilibrada, uma maior estabilidade, um rápido aumento do nível de vida e relações mais estreitas entre os Estados que a integram».

Paris dos Chefes de Estado e do Governo dos Estados-Membros, que decorreu em 1972, é que a CEE, absorvendo as influências da Cimeira de Estocolmo, ocorrida nesse mesmo ano, dá «origem às futuras políticas ambientais» (*Idem, ibid.*).

Assim, um ano mais tarde, é dado início às Ações Comunitárias tendo como objetivo o Ambiente. Desta ação resultaram programas-quadro inicialmente focados nos fatores ambientais físicos elencados no Princípio 2 da *Stockholm Declaration*, de 1972:

«The natural resources of *earth*, including the *air, water, land, flora and fauna* and especially representative samples of natural ecosystems, must be safeguarded for the benefit of present and future generations through careful planning or management, as appropriate»

Como nota a propósito Iva Botelho, «a decisão de inclusão expressa do Património Cultural entre os fatores ambientais a serem considerados na avaliação ambiental» (*Idem, ibid.*) surgiu na vigência do 3º Programa de Ação Comunitária em Ambiente, ocorrida entre 1982 e 1986. E foi durante este programa que saiu a primeira diretiva AIA, a Diretiva 85/337/CEE, de 27 de junho de 1985, «relativa à avaliação dos efeitos de determinados projetos públicos e privados no ambiente».

Entretanto, observamos que em 1986, pelo Ato Único Europeu – pelo qual foi feita a primeira Revisão do Tratado de Roma – é introduzido o Título VII, dedicado ao Ambiente. Por outro lado, sublinhamos com Querol & Martínez (*apud* BOTELHO, 2016: 47), que, a 28 de outubro de 1988, o Parlamento Europeu ainda só emite a *Resolução sobre a Conservação do Património Arquitetónico e Arqueológico da Comunidade Europeia*, que é aprovada pelo Conselho de Ministros da Cultura.

Há, por isso, que ressaltar a introdução de referências a uma ação política cultural no direito originário da CEE apenas no Tratado de Maastricht, de 1992. Com efeito, aqui é introduzido o Título IX dedicado à Cultura, sendo que a Comunidade se demarcava (como agora se demarca a UE) da política cultural interna dos Estados-membros, incentivando a cooperação com os países terceiros e as organizações internacionais, nomeadamente com o Conselho da Europa. Isto observa-se mesmo após o Tratado de Lisboa, de 2007, determinando a UE para a sua Política Cultural – Título XIII, art.167.º/3 – o seguinte:

«A Comunidade e os Estados-membros incentivarão a cooperação com os países terceiros e as organizações internacionais competentes no domínio da cultura, em especial com o Conselho da Europa.»

Por isso mesmo, retomemos a ideia inicial do capítulo, lembrando que a integração de Portugal na CEE (1986) e a obrigação de cumprimento da transposição da legislação regulamentadora das relações entre os Estados-Membros nas diversas políticas desenvolvidas introduziram a AIA que, por sua vez, integra o património cultural como elemento assegurador da qualidade de vida.

Carlos Borrego (*apud* BOTELHO, 2016: 75) foca o pioneirismo nacional com a publicação da Lei de Bases do Ambiente logo em 1987 – Lei n.º 11/87, de 7 de abril, referindo David Ferreira (2013, 14; 15) que é nesta mesma lei, art. 27.º/1/al.g), que surge, pela primeira vez, referida a avaliação de impacto ambiental.

No entanto, como o mesmo autor (*Ibid.*:15; 16) nota, «a regulamentação surge finalmente em 1990 com o Decreto-Lei 186/90, de 6 de Junho [...] mas só depois de uma atitude drástica da CEE: a suspensão do financiamento comunitário à Via do Infante (no Algarve) por incumprimento e não transposição da Diretiva AIA 85/337/CEE».

Em síntese, a necessidade de transposição para o quadro normativo nacional de diretivas comunitárias suscitou inovação legislativa e orgânica na área de Ambiente, que foi sofrendo modificações à medida que as diretivas foram sendo alteradas.

Para uma melhor compreensão dessas alterações, optámos por observar comparativamente diretivas Comunitárias e respetivo diploma de transposição, em Portugal. Igualmente esperamos perceber melhor o alcance prático da orientação quanto a uma atuação concreta.

Deste modo, comecemos por referir que a Diretiva AIA, 85/337/CEE, de 27 de junho, logo no seu preâmbulo, diz-nos que projetos de determinadas categorias apresentam um impacto ambiental significativo e que, por isso mesmo, devem ser sujeitos a uma avaliação sistemática. Mais, considera como a melhor política de ambiente a que consiste em evitar a criação de poluições ou de perturbações na origem e não combater posteriormente os seus efeitos, demarcando também os fatores essenciais para a execução dessa avaliação. E, entre estes, encontra-se o Património Cultural. Assim, diz-nos o art. 3.º:

«A avaliação dos efeitos no ambiente identificará, descreverá e avaliará, de modo adequado, em função de cada caso particular e nos termos dos artigos 4.º a 11.º, os efeitos directos e indirectos de um projecto sobre os seguintes factores:

- o *homem*, a *fauna* e a *flora*,
- o *solo*, a *água*, o *ar*, o *clima* e a *paisagem*,
- a **interação entre os fatores referidos** nos primeiro e segundo travessões,



Como já notado, esta diretiva foi transposta pelo DL 186/90, de 6 de junho, que dá, então, concretização aos objetivos da Lei Bases de Ambiente. À semelhança do que acontece na diretiva, encontramos no segundo parágrafo do preâmbulo a ideia de que «[a] melhor política de ambiente é, sem dúvida, o contributo para a criação de condições que permitam evitar as perturbações do ambiente, em vez de se limitar a combater posteriormente os seus efeitos».

Em modo de comparação, diz-nos o diploma nacional (art. 2.º/1) que a aprovação de projetos que sejam considerados suscetíveis à provocação de incidências significativas no ambiente ficam sujeitas a AIA. Neste sentido, no art. 2.º/2, são apresentados os fatores que devem constar nessa avaliação, elencando *ipsis verbis* os da diretiva. Será de notar, porém, no ponto 3 do Anexo II do diploma, que esses elementos são apresentados de modo diferente, na medida em que é preconizada a avaliação considerando «a inter-relação entre os fatores mencionados»:

«Uma descrição dos elementos do ambiente suscetíveis de serem consideravelmente afetados pelo projeto proposto, nomeadamente a *fauna*, a *flora*, o *solo*, a *água*, a *atmosfera*, os *fatores climáticos*, os *bens materiais*, incluindo o *património arquitetónico e arqueológico*, a *paisagem*, bem como a **inter-relação entre os fatores mencionados**»

Ou seja, segundo o Anexo II deste diploma, a avaliação do Património Cultural seria feita de modo integrado com os restantes fatores. Pequena mudança que faria toda a diferença.

Na sequência da introdução das orientações da Convenção de Espoo, de 25 de fevereiro de 1991, sobre a avaliação de impactos num contexto transfronteiriço<sup>18</sup>, decorre da alteração à Diretiva AIA, o que aconteceu pela Diretiva 97/11/CE, de 3 de março.

O que nos importa ressaltar é que tal iniciativa deu ensejo à revisão da redação do art. 3.º, transcrito acima, tendo sido trocados os últimos dois pontos, fazendo assim com que a articulação ambiental resulte da interação entre todos os fatores referidos

---

<sup>18</sup> Recorde-se, a este propósito, o caso da Central Nuclear de Almaraz. Uma Central Nuclear em Espanha, a aproximadamente 100 km de Portugal, banhada pelo Rio Tejo, contestando a Portugal a não avaliação dos impactos transfronteiriços (JN ON-LINE 2016- 12-30).

incluindo os bens materiais e o património cultural, tal como aparecia, intencional ou acidentalmente, redigido no Anexo II do DL 186/90<sup>19</sup>.

Deste modo, foi a Diretiva mais ao encontro da Teoria Geral dos Sistemas<sup>20</sup> que, de acordo com David Ferreira (*Ibid.*: 40), dá enquadramento teórico à abordagem de AIA. De facto, o Ambiente é visto como um sistema complexo de elementos – homem, fauna, flora, solo, clima, água, ar, paisagem, bens materiais e património cultural – em interação. Ou seja, o Ambiente é visto como um «conjunto de partes integrantes e independentes», convidando a AIA a um estudo integrado das ciências naturais e sociais.

Mas será oportuno destacar também que, no art. 5.º, para além das informações necessárias a fornecer pelo dono da obra, e respetivo resumo não técnico, já pedidas no texto original da Diretiva AIA, passa também a ser solicitado «um resumo das principais alternativas [...] e a indicação das principais razões da sua escolha, atendendo aos efeitos no ambiente».

Surge então, por transposição desta mesma diretiva e introduzindo as suas normas no direito interno, o DL 69/2000, de 3 de maio, que revoga o DL 186/90.

Tal como consta no início do seu preâmbulo, este diploma retrata a avaliação de impacto ambiental como «forma privilegiada de promover o desenvolvimento sustentável, [...] contribuindo para a melhoria da qualidade de vida». É também aqui que estabelece «o carácter vinculativo da decisão» - a Declaração de impacto Ambiental (DIA) – «do Ministro do Ambiente e do Ordenamento do Território, salvaguardando o primado dos valores ambientais», e que se clarifica o «quadro procedimental em que a avaliação dos efeitos de determinados projetos deve desenrolar-se, tendo procurado ajustar-se, com maior rigor, a componente da participação pública e do acesso do público à informação, tão essencial à justa necessidade de compreensão, pelos cidadãos, de decisões cujos conteúdos têm, na maioria das vezes, elevadas repercussões no meio social, ambiental e cultural do País».

Assim, encontramos logo no art. 2.º uma explicação de conceitos onde constam, entre outros, os seguintes:

- de *Avaliação de Impacto Ambiental*, que é considerado como um instrumento de carácter preventivo que visa a previsão dos efeitos

---

<sup>19</sup> Pormenor que fará, de facto, toda a diferença. Não obstante não seja do nosso conhecimento bibliografia sobre o assunto.

<sup>20</sup> Ludwig von Bertalanffy é o filósofo que escreve de um modo mais consistente sobre as bases dessa mesma teoria. Para mais informação relativa ao assunto, consultar David Ferreira (2013), páginas 34 a 45.

ambientais de determinados projetos, bem como a proposta de medidas que evitem, minimizem ou compensem esses efeitos;

- de *Estudo de Impacto Ambiental*, relatório que contém a descrição do projeto e avaliação dos seus impactes prováveis, positivos e negativos, e as medidas destinadas a evitar, minimizar ou compensar os impactes negativos esperados;
- de *Declaração de Impacto Ambiental*, que é a decisão sobre a viabilidade da execução dos projetos sujeitos a AIA;
- e ainda *Consulta e Participação Pública*, ou a informação e consulta do processo pelos interessados.

Mas importa também destacar a definição de áreas sensíveis, nomeadamente as áreas de proteção dos monumentos nacionais e dos imóveis de interesse público, ao abrigo da Lei 13/85, de 6 de junho (a Lei à época de proteção do Património Cultural).

Novidade neste diploma será a criação da figura Comissão de Avaliação (art. 5.º), sendo determinado, pelo art. 9.º/1, que tem que integrar a mesma «um representante do Instituto Português do Património Arquitectónico (IPPAR), ou do Instituto Português de Arqueologia (IPA), sempre que o projecto sujeito a procedimento de AIA se localize em zonas definidas como sensíveis, nos termos da legislação aplicável às áreas de protecção dos monumentos nacionais e dos imóveis de interesse público».

Importante é ainda referir que o diploma é republicado pelo DL 197/2005, de 8 de novembro, na sequência da alteração à Diretiva AIA introduzida pela Diretiva 2003/35/CE, de 26 de maio, que absorveu recomendações da convenção de Arhus sobre a participação pública, sublinhando a sua importância na AIA. Porém, esta republicação não reflete qualquer alteração ao nível do Património Cultural.

A Diretiva 85/337/CEE foi, entretanto, revogada pela Diretiva 2011/92/UE, de 13 de dezembro. No entanto, não se observa qualquer alteração no que se refere à discriminação de fatores ambientais que devem ser identificados, descritos e avaliados, segundo os efeitos diretos e indiretos (art. 3.º).

Por outro lado, é aqui que, no Anexo III, relativo à localização dos projetos, é sublinhada a sensibilidade ambiental decorrente da afetação das paisagens importantes do ponto de vista histórico, cultural ou arqueológico.

Por transposição desta diretiva, surge então o DL 151-B/2013, de 31 de outubro, diploma atualmente em vigor, que, tal como observável no preâmbulo do mesmo, altera

e harmoniza procedimentos e práticas em sede de AIA, coisa que procura reforçar «a eficácia, robustez e coerência da *defesa preventiva do ambiente* e da política de desenvolvimento sustentável».

Assim, após a análise do documento, podemos dizer que relativamente aos fatores ambientais, nomeadamente ao Património Cultural, este continua a ser abordado na dupla vertente *património arquitetónico e arqueológico*. Neste sentido, a Comissão de Avaliação (art. 9.º) continua a integrar um representante do organismo de gestão competente «sempre que o projeto possa afetar valores patrimoniais ou se localize em zonas definidas como sensíveis, nos termos da legislação aplicável às áreas de proteção dos monumentos nacionais e dos imóveis de interesse público».

A alterar a Diretiva 2011/92/UE, encontramos a Diretiva 2014/52/UE, de 16 de abril. Sobre esta alteração, como nota Júlio Jesus (2014: 13), será de destacar a referência dos documentos basilares do texto e «que permitem contextualizar as preocupações do legislador». Designadamente, entre as Comunicações da Comissão, é referido, no considerando (17) do preâmbulo, o documento *Europa 2020 – estratégia para um crescimento inteligente, sustentável e inclusivo*, de 2010, salientando-se, entre os documentos das Nações Unidas, *Documento final da Conferência das Nações Unidas sobre o Desenvolvimento Sustentável* (Rio de Janeiro 2012), mencionado no considerando (9) do preâmbulo – ao encontro do qual já vai, como vimos no DL 69/2000, de 3 de maio, o DL 151-B/2013, de 30 de outubro, e, como veremos, a Lei de Bases do Ambiente, a Lei 11/87, de 7 de abril e a Lei 19/2014, de 19 de abril.

Mas para o nosso objeto de trabalho – Património Cultural e Sociedade –, será interessante notar, no que diz respeito às convenções internacionais, a referência às seguintes convenções do Conselho da Europa, mencionadas no considerando (16) do preâmbulo:

- a Convenção Europeia para a Proteção do Património Arqueológico (Londres 1969), notando o autor que é referida esta (acrescentemos, visando combater as escavações clandestinas), e não a de La Valletta, de 1992, que revê o texto de 1969, como veremos, com base na preocupação suscitada pela ameaça do ordenamento do território e assinada e já ratificada por grande parte dos países europeus;
- a Convenção para a Proteção do Património Arquitetónico da Europa (Granada 1985);

- e ainda a Convenção-Quadro relativa ao valor do Património Cultural para a Sociedade (Faro 2005).

Continuando a leitura da diretiva reparámos que, pela primeira vez no quadro da legislação comunitária, o seu art. 1.º nos dá uma definição de Avaliação de Impacto Ambiental e encontramos ainda uma designação de Estudo de Impacto Ambiental, que consta no ponto 1 do art. 5.º. Também no mesmo artigo, mas já no ponto 3, vemos que a preparação do EIA deve ser realizada por «peritos competentes».

É ainda na diretiva 2014/52/UE que, no ponto 5 do seu Anexo IV, vemos que no EIA deve constar numa descrição «[d]os riscos para a saúde humana, para o património cultural ou para o ambiente (por exemplo, devido a acidentes ou catástrofes)».

Também no que respeita ao Património Cultural, é alterado o artigo 3.º, sendo inserida a paisagem, juntamente com os bens materiais e o Património Cultural, na alínea d), passando assim a constar na interação com todos os restantes fatores.

Resumindo, o que importa realçar é que as Diretivas não nos transmitem, em concreto, o modo de agir em relação à mitigação dos impactos negativos sobre o fator Património Cultural, mas do mesmo modo, também não o fazem em relação a qualquer outro fator. Aliás, se quisermos procurar uma orientação na Lei, encontramos desde o início uma preocupação com a necessidade de uma ação por antecipação na Lei 19/2014, art.º 3º alínea c), que aparece declarada como princípio proposto da prevenção, nos seguintes termos:

«[a] prevenção e [a] precaução, que obrigam à adoção de medidas antecipatórias com o objetivo de obviar ou minorar [ou seja, mitigar] , prioritariamente na fonte, os impactes adversos no ambiente, com origem natural ou humana, tanto em face de perigos imediatos e concretos como em face de riscos futuros e incertos».

Porém, não nos esqueçamos que em relação ao Património Cultural, como referido atrás, a orientação política vem dos tratados, desde logo de Maastricht e agora de Lisboa, e incentiva os Estados-Membros, na sua política interna, a seguir os passos recomendados pelo Conselho da Europa.

Foquemo-nos, portanto, nas convenções do Conselho da Europa, considerando, desde logo, a Convenção Quadro de Faro (2005), relativa ao Valor do Património Cultural para a Sociedade. E a este propósito, abordaremos também, a Convenção de Granada (1985), para a salvaguarda do património arquitetónico da Europa e a Convenção Europeia de La Valletta (1992), para a proteção do património arqueológico.

Quanto à Convenção Quadro de Faro – ratificada pelo Estado Português pelo Decreto do Presidente da República n.º65/2008, de 12 de setembro, e com entrada em vigor a 1 de junho de 2011 –, tendo por referência o objetivo geral traçado, destaquemos que se propõe ao estreitamento da união entre os membros do Conselho «a fim de salvaguardar e promover os ideais e princípios baseados no respeito dos direitos do homem, da democracia e do Estado de direito, que constituem o seu património comum», tal como mencionado no preâmbulo. É nesta medida que se afirma, logo de seguida, que o valor e a potencialidade de um património cultural bem administrado pode ser uma das fontes de desenvolvimento sustentável<sup>21</sup> de uma sociedade e, consequentemente, da sua qualidade de vida. E nesta relação entre Desenvolvimento Sustentável e Qualidade de Vida é, por isso, de notar o alinhamento com as vontades, princípios proclamados, desde logo entre nós, no DL 69/2000, atualmente presente no DL 151-B/2013, e agora norteando a alteração à Diretiva AIA 2011/92/UE presente na Diretiva 2014/52/UE.

Dando atenção ao *Título I*, que traça os *Objetivos, definições e princípios*, achamos importante destacar que o art. 1.º reaviva a memória para a responsabilidade individual e coletiva para com o património cultural, tendo cada um o direito de beneficiar do mesmo e de contribuir para o seu enriquecimento, do mesmo modo que cada um tem o dever de o honrar, independentemente da sua origem (art. 5.º).

Para além disso, a Convenção chama a atenção para a necessidade de haver *estudos de impacto do Património Cultural* para uma estratégia de redução dos danos (art. 8.º) e ainda a definição e promoção de princípios de gestão sustentável (art. 9.º), numa nova confluência com os normativos referentes à AIA.

No *Título II*, que reflete sobre o *Contributo do património cultural para a sociedade e para o desenvolvimento humano*, é estimulada a participação do público «no processo de identificação, estudo, interpretação, proteção, conservação e apresentação do património cultural», aspeto ainda explorado no art. 12.º, que apela à «reflexão e debates públicos sobre as oportunidades e os desafios que o património cultural apresenta». Tal como referido, a participação pública encontra-se já presente na

---

<sup>21</sup> O conceito de *desenvolvimento sustentável* como definição diz-nos que é “O desenvolvimento que procura satisfazer as necessidades da geração presente, sem comprometer a capacidade das gerações futuras de satisfazerem as suas próprias necessidades” e está presente, embrionariamente no NEPA, como podemos ver acima, mas, em termos de sedimentação, remonta ao relatório de Brundtland (1987). Assim, aparece mencionado no DL 69/2000; no DL 151-B/2013; na Lei 11/87; na Convenção-Quadro de Faro e na Diretiva 2014/52. No entanto, a sua definição aparece, em primeiro lugar, na Lei 11/2014, de 19 de abril.

Diretiva AIA logo desde a alteração de 1997 e, especialmente, visada desde a absorção da Convenção de Aarhus pela Diretiva 2003/35/CE.

Toda esta vertente de ação é ainda explorada no *Título III*, que remete para a *Responsabilidade partilhada perante o património cultural e participação do público* – defendendo, pelo art. 13.º, a aquisição de conhecimento pelo público como forma de o sensibilizar para o valor deste património, assim como a «necessidade de o manter e preservar», defendendo também a sua relevância na inclusão em todos os níveis de ensino e sistemas de dados partilhados de informação. Mais promove, pelo art. 14.º o uso da tecnologia digital como forma de cativar o público mais jovem para a aquisição desse conhecimento.

Será de realçar que esta Convenção surge com o intuito de, como podemos ver no seu Relatório Explicativo, «draw up a draft additional protocol to the Granada Convention (architectural heritage, 1985) and, if appropriate, the Valletta Convention (archaeological heritage, 1992) setting out: *a universal principle for protecting and enhancing the representative heritage of the various forms of cultural expression which have emerged in the course of history in a single territory, irrespective of the current political context of that territory*” and providing for “*a follow-up mechanism tasked with helping to overcome the difficulties encountered*».

Foquemo-nos, por isso, nestas duas convenções.

Tendo estas objetos diferentes de preocupação – Arquitetura, no caso de Granada (aprovada para ratificação pela Resolução da Assembleia da República n.º 5/91, de 23 de janeiro) e Arqueologia, no caso de La Valletta (ratificada pelo Estado Português pelo Decreto do Presidente da República n.º 79/97, de 16 de dezembro) – partilham, porém, de pontos em comum. Designadamente, a propósito do Património Arquitetónico, Granada sublinha a «riqueza e [a] diversidade do património cultural da Europa», lembrando La Valletta que o Património Arqueológico se apresenta como um elemento fundamental para o reconhecimento da história e da cultura de um povo.

Concretizando, La Valletta, no seu art. 1.º, integra no Património Arqueológico agrupamentos arquitetónicos, sítios valorizados e monumentos, sendo que Granada associa a relevância dessas mesmas três categorias – monumentos, conjuntos arquitetónicos e sítios – ao seu interesse histórico, social ou técnico.

Neste sentido, Granada compromete as partes a limitar radicalmente a demolição ou alteração de monumentos que já se encontrem protegidos, hipótese admitida apenas

excecionalmente no caso «de a proteção física desse monumento o exigir de forma imperativa», devendo ser entregue a autoridades competentes.

Neste aspeto, para salvaguarda do Património Cultural, a mesma convenção convida à realização de inventários (art. 2.º) e à introdução de regime legal de proteção do património (art. 3.º), algo reiterado em La Valletta, no art. 2.º.

E será de notar que essa preocupação se estenderá aos conjuntos e sítios ainda sem proteção legal (Granada 4.º/b): «a submissão a uma autoridade competente de projetos que afetem, total ou parcialmente, um conjuntos arquitectónico ou um sítio relativo a obras de demolição de edifícios; de construção de novos edifícios [e ainda] de alterações consideráveis que prejudiquem as características do conjuntos arquitectónico ou sítio».

No que respeita aos nossos objetivos, ressaltamos, logo em Granada, a vontade da promoção da conservação integrada do Património Arquitectónico como elemento essencial das «políticas em matéria de cultura, ambiente e ordenamento do território» (art. 10.º). Aqui as partes comprometem-se a adotar então políticas da conservação integrada<sup>22</sup>, como é o caso de «programas de restauro e de manutenção do património arquitectónico» e também que «tal imperativo seja tomado em consideração nas diversas fases da elaboração de planos de ordenamento do território e dos processos de autorização de obras», para além de deverem promover «a participação e o desenvolvimento, indispensáveis ao futuro do património, de técnicas e materiais tradicionais».

E o aspeto da relação com o ordenamento do território aparece, desde logo, realçado no preâmbulo de La Valletta, que chama a atenção para o facto de que o «património arqueológico europeu [se apresenta] como testemunha da história antiga, que se encontra gravemente ameaçado de destruição em consequência tanto da multiplicação de grandes planos de ordenamento do território como dos riscos naturais, escavações clandestinas ou desprovidas de carácter científico e da deficiente informação do público».

---

<sup>22</sup> O conceito de conservação integrada surge pela primeira vez na Carta Europeia do Património Arquitectónico – Declaração de Amesterdão, em 1975, ano Europeu do Património Arquitectónico. Aqui, diz-nos a sua definição que «[a] conservação integrada é o resultado da acção conjugada de técnicas de restauro e da procura das funções apropriadas» (art. 7.º), sendo que para esse fim, esta «deve utilizar todas as leis e regulamentos existentes que possa contribuir para a salvaguarda e protecção do património, qualquer que seja a sua origem» (art. 8.º). Isto porque «[l]onge de ser um luxo para a comunidade, a utilização desse património é uma fonte de economias» (art. 3.º).



Assim, focando agora a nossa atenção em La Valletta, retemos que, no que respeita à conservação integrada do Património Arqueológico, as partes são convocada ao compromisso de articular as necessidades da arqueologia e do ordenamento do território, «assegura[ando] uma consulta sistemática entre arqueólogos, urbanistas e técnicos do ordenamento do território» e ainda, garantir que os EIA e as suas decisões tenham «em conta os sítios arqueológicos e respetivo contexto» (art. 5.º).

Por último<sup>23</sup>, será oportuno destacar que ambas as convenções sublinham a importância da troca de conhecimentos. Concretamente, Granada convida à troca de «informações sobre respetivas políticas de conservação» (art. 17.º); «a conceder, uma assistência técnica recíproca, sob a forma de troca de experiências e peritos» (art. 18.º); e ainda a trocas europeias de especialistas (art. 19.º). Toda uma vertente de ação também discriminada no art. 12.º de La Valletta<sup>24</sup>.

Esta preocupação com a recolha e difusão do conhecimento para a sociedade é ainda desenvolvida em La Valletta (art. 7.º), na medida em que apela à promoção de «um registo científico de síntese publicável antes da difusão integral necessária de estudos especializados». Algo complementado pela promoção de ações educativas e acesso a testemunhos arqueológicos importantes (art. 9.º).

Para terminar, observamos que, apesar de tudo, a Convenção Quadro de Faro não concretiza ações, assumindo o respetivo Relatório Explicativo que nos informa que a mesma não se aplica diretamente, isto é, esta convenção-quadro necessita de diplomas, elaborados e aplicados nacionalmente, para ser posto em prática

Existe ainda um documento que pode (e deve) ser referenciado: as Recomendações sobre a Paisagem Histórica Urbana, da UNESCO. Aqui, refere logo no ponto 3 da Introdução, que o «património urbano [...] constitui um recurso fundamental na melhoria da habitabilidade [...] e promove o desenvolvimento económico e a coesão social num ambiental global em contante mudança», acrescentando que «o futuro da humanidade depende do planeamento e gestão eficazes de recursos» uma vez que a conservação se tornou «uma estratégia para alcançar o equilíbrio entre crescimento urbano e qualidade de vida numa base sustentável».

---

<sup>23</sup> Na convenção de Granada, é dito ainda que as partes envolvidas se comprometem a «promover a formação das diversas profissões e ofícios com intervenção na conservação do património arquitectónico» (art.16.º).

<sup>24</sup> Porém, já o preconizava Veneza (1964) e até mesmo Atenas (1931), contudo, não de forma tão desenvolvida.

No subcapítulo *III. Políticas*, no ponto 22, diz-nos que a «conservação do património urbano deve ser integrada no planeamento geral de políticas e práticas», sendo que estas «devem oferecer mecanismos para encontrar o equilíbrio entre conservação e sustentabilidade a curto e a longo prazo», devendo-se «colocar particular ênfase na integração harmoniosa entre o tecido histórico urbano e as intervenções contemporâneas».

É ainda neste documento que, no subcapítulo *V. Capacitação, Investigação, Informação e Comunicação*, para uma melhor compreensão e promoção da «abordagem da paisagem urbana histórica e a sua implementação», a capacitação deve envolver «comunidades, decisores e profissionais e gestores» (ponto 25). Diz-nos também que as «instituições académicas e universitárias e outros centros de investigação devem ser encorajadas a desenvolver pesquisas científicas» sobre o assunto e «cooperar aos níveis local, nacional, regional e internacional» (ponto 26), e ainda que deve ser incentivado o uso das «tecnologias da informação e comunicação [não só] para documentar, [como também] compreende[-la] e apresenta[-la]», uma vez que para «comunicar com todos os sectores da sociedade, é particularmente importante chegar aos jovens e a todos os grupos sub-representados, a fim de incentivar a sua participação» (ponto 27).

Por isso mesmo, abordemos agora a legislação nacional que abrange a proteção do Património Cultural. E retomando a epígrafe a este capítulo, lembremos, com Maria Almeida (2008), que logo pela Constituição da República Portuguesa, a defesa do Património se encontra associado à política de Ambiente, desde logo na definição das tarefas fundamentais do Estado, que agrega o Património Cultural ao Ambiental, Qualidade de Vida e Ordenamento do Território.

Comecemos, por isso, pelas Leis de Base do Ambiente. E logo a primeira, a Lei n.º 11/87, de 7 de abril, que, logo no art. 2.º, define como princípio geral o direito de todos os cidadãos a uma melhor qualidade de vida, o que tem como pressuposto básico um desenvolvimento auto-sustentado. E incorpora no conceito de ambiente o Património Cultural (art.4.º/k), «articulando-o com a qualidade de vida» (art.17.º). Em consonância, como verificámos no capítulo anterior, dizia-nos Carlos Alberto Ferreira de Almeida que «[p]atrimónio é tudo o que tem qualidade para a vida cultural e física do homem». E, segundo mesmo, é no aspeto de «Património como qualidade de vida, que ele será cada vez mais falado e se lhe dará, futuramente, uma muito maior importância e atenção» (ALMEIDA, 1998).

Esta primeira Lei de Bases do Ambiente foi revogada pela atual, a Lei n.º 19/2014, de 14 de abril. Nesta última, a referência ao Património Cultural não é tão clara, aparecendo antes mencionado o Património Construído, no Capítulo III, no seu art. 10.º, na alínea f): «[a] salvaguarda da paisagem implica a preservação da identidade estética e visual, e da autenticidade do património natural, do património construído e dos lugares que suportam os sistemas socioculturais, contribuindo para a conservação das especificidades das diversas regiões que conjuntamente formam a identidade nacional».

Por outro lado, nota Júlio Jesus (2014: 11) que a «nova LBA [é] muito mais focada em objetivos, princípios e instrumentos gerais do que a LBA de 1987» primado pela promoção do desenvolvimento sustentável para a «efectivação dos direitos ambientais» (art. 2.º, ponto 1) e que, ao mesmo tempo, «obriga à satisfação das necessidades do presente sem comprometer as gerações futuras, para o que concorrem [entre outras]: a preservação dos recursos naturais e *herança cultural*» (art. 3.º, ponto a).

Entretanto, entre os princípios definidos no art. 4.º, será de destacar, na continuação do que temos vindo a reportar nos diplomas anteriores, o *princípio da educação ambiental* (4.º/d), como forma de promover o referido objetivo do desenvolvimento sustentável, e o *princípio da informação e da participação* (4.º/e), ambos ligados, segundo o mesmo autor (*ibid.*) a uma «cidadania participativa».

Foquemo-nos, por isso, na legislação de proteção ao Património Cultural, principalmente nas Leis de Bases do Património.

Aqui encontramos a Lei 13/85, de 6 de junho, - *Património Cultural Português* – que desde logo se predispõe sobre a execução de planos de urbanização (art.21.º/8), contudo, nada é referido sobre a AIA. Todavia, as informações nela presente, entre outras, vão ao encontro daquilo que temos vindo a constatar.

Isto é, menciona, no seu art. 44.º, a conservação e a valorização do Património Cultural, dizendo que estas têm que ser consideradas obrigatórias no ordenamento do território. À semelhança do que tem vindo a acontecer, defende também a participação da população, dizendo que «[o] Estado, as regiões autónomas e as autarquias locais procurarão promover a sensibilização e participação dos cidadãos na salvaguarda do património cultural e assegurar as condições de fruição desse património» (art. 3.º).

Para além disso, o mesmo diploma apresenta-nos, no seu art. 8.º uma classificação de imóveis, sendo descritos: monumentos, conjuntos e sítios. Já no art.

19.º, é defendido que «[t]odos os bens culturais deverão fazer parte de um registo de inventário sistemático e exaustivo», sendo que no art. 14.º é defendido que esses e outros estudos, «devem ser elaborados e subscritos por um técnico de qualificação legalmente reconhecida ou sob a sua responsabilidade directa», tendo que ser, como vemos no art. 42.º, publicados os seus resultados, fomentando assim uma divulgação do Património Cultural a nível internacional, promovendo o intercâmbio de informações (art. 50.º).

Porém, a Lei 13/85 foi revogada pela Lei 107/2001, de 8 de setembro, e que estabelece as bases da política e do regime de proteção e valorização do património cultural.

Esta lei, ao longo da sua composição, esclarece os conceitos, objetos e objetivos, passando pelos direitos, garantias e deveres dos cidadãos e pelas formas de proteção dos bens culturais.

Também aqui podemos ver a preocupação relativa aos inventários e à classificação como formas de proteção legal dos bens culturais, tal como nos transmite o art. 16.º, sendo que os bens imóveis se encontram discriminados no art. 15.º, podendo estes pertencer «às categorias de monumentos, conjuntos ou sítios».

São ainda focados, no art. 40.º, os cuidados sob os impactos de grandes projetos e obras, isto é, «[o]s órgãos competentes da administração do património cultural têm de ser previamente informados dos planos, programas, obras e projectos, tanto públicos como privados, que possam implicar risco de destruição ou deterioração de bens culturais, ou que de algum modo os possam desvalorizar», tendo em conta que estes devem ser considerados «na elaboração dos instrumentos de planeamento territorial, o salvamento da informação arqueológica contida no solo e no subsolo dos aglomerados urbanos, nomeadamente através da elaboração de cartas do património arqueológico», tal como podemos ver no art. 79.º, procurando a «participação dos cidadãos interessados na gestão efectiva do património cultural» (art. 10.º).

Além do já mencionado, tal como acontecia na lei por esta revogada, é incentivada a «investigação e divulgação do património Cultural» (art. 13.º), tendo isso que ser realizado por um «técnico de qualificação legalmente reconhecida» (art. 45.º), referindo ainda que a informação obtida desses estudos deve ser partilhada por técnicos e especialistas a nível internacional, como podemos observar no art. 6.º.

Por último, importa ainda referir o DL 164/2014, de 4 de novembro, ou seja, o *Regulamento de Trabalhos Arqueológicos*, onde, tal como observável no seu preâmbulo, «[se] redefinem e [se] clarificam as políticas de gestão de espólio e de divulgação dos resultados de trabalhos arqueológicos, nas vertentes da publicação científica, sensibilização e educação patrimonial. Estas, para além de decorrerem de uma responsabilidade do arqueólogo, devem constituir [sempre] uma oportunidade de aproximação da disciplina científica aos cidadãos».

Assim, consta no art. 6.º que a autorização para os trabalhos arqueológicos tem que depender «[d]o cumprimento pelo requerente e pela entidade enquadrante das obrigações relativas a trabalhos anteriormente autorizados, nomeadamente entrega e aprovação de relatórios, publicação de resultados e depósito de espólio», tendo estes que divulgados junto de toda a comunidade (art. 7.º).

Em modo de conclusão, podemos dizer que a avaliação dos impactos do Património Cultural na AIA (aplicada entre nós via orientações comunitárias) se encontra enraizada no NEPA, sendo que essa avaliação é realizada de uma forma interrelacionada de todos os fatores (a fauna, a flora, o solo, a água, a atmosfera, os fatores climáticos, os bens materiais, o património arquitetónico e arqueológico e a paisagem).

Assim, a directiva atual foca a relevância dessa mesma avaliação interrelacionada que, segundo David Ferreira, remete para a Teoria Geral dos Sistemas, bem como a Diretiva 2014/52 remete para a Saúde Pública e para o Desenvolvimento Sustentável.

Veremos, portanto, no capítulo seguinte, a forma como a mitigação dos impactos sobre o Património Cultural tem sido abordada em diferentes projetos de metros espalhados pelo globo.

#### 4. Transporte ferroviário e interesse histórico-cultural

«Tratava-se da preservação e manutenção das vivências técnicas e históricas de um sector de transportes, da evolução social, da identidade e da cultura de um povo» (SILVA, 2008:130).

Desde sempre que o Homem sentiu a necessidade de se deslocar, tanto a si como aos seus bens. Assim, é no contexto pré-industrial, como resposta a essa necessidade e devido à ineficácia dos transportes que existiam até então, que surge o caminho-de-ferro.

Em Portugal, é inaugurado o primeiro serviço público de caminhos-de-ferro (LEITE, 2011), muito pela necessidade de existência de vias de comunicação, à semelhança do que tinha vindo a acontecer em vários países europeus.



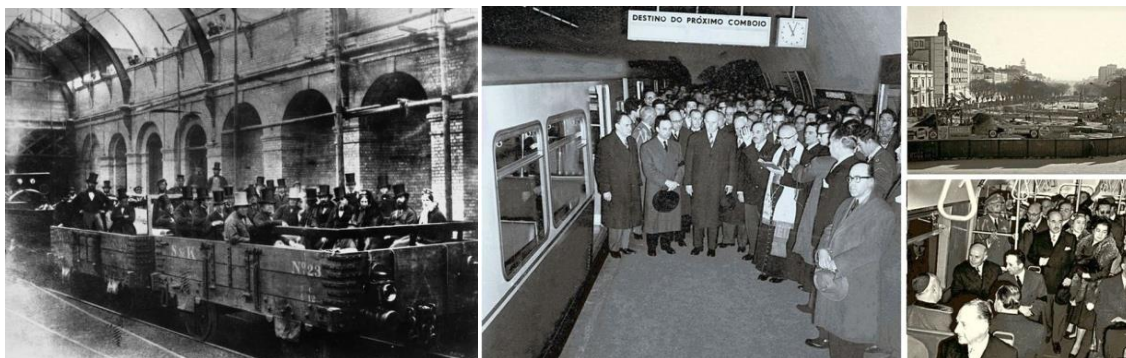
*Ilustração 8\_ Respetivamente: Locomotiva D. Luiz e Carruagem D. Maria Pia. Em Linha:*  
<http://restosdecoleccion.blogspot.pt/2011/05/inauguracao-dos-caminhos-de-ferro-em.html>

Mas as necessidades para a concretização material do Homem não pararam, muito menos a evolução. E é devido à «evolução tecnológica e do esforço dos diversos

momentos de modernização, empreendidos concretamente nos anos 60 e 70 do século passado» (SILVA, 2008:130) que, no que diz respeito à CP – Caminhos de Portugal – e à sua atividade museológica se foi acumulando acervo de património histórico.

Esta referida acumulação de património pode tomar várias formas: a forma de locomotiva ou de vestígios arqueológicos encontrados aquando as construções das linhas e estações, surgiu a necessidade de se criar um museu da CP. Preservar, guardar e divulgar foi, e é, condição essencial para que os equipamentos a serem sujeitos às três práticas mencionadas, fossem, e sejam, relevantes para a história da evolução da atividade ferroviária, uma vez que «[e]sta herança testemunha a constante adequação da actividade ferroviária as vicissitudes e exigências do mercado de transportes» (*Idem, ibid.*).

*Mudam-se os tempos, mudam-se as vontades.* E a necessidade/vontade de criar um transporte coletivo que não se enchesse de fumo a cada viagem, que fosse mais rápido e que conseguisse mover as pessoas dentro da própria cidade, aumenta. Surge por isso, na segunda metade do século XIX, o primeiro metro do mundo, em Londres (LIN, 2014). Já em Portugal, a construção do primeiro metro, iniciou-se no mês de agosto do ano de 1955, em Lisboa, sendo inaugurado quatro anos mais tarde, numa cerimónia presidida por Américo Tomás (SANTO, 2000: 22)<sup>25</sup>. No entanto, é em Gotemburgo (Suécia) que se estreia o conceito de Metro Ligeiro<sup>26</sup> na Europa (*Idem, ibid.*).



*Ilustração 9\_ Inauguração do primeiro Metro, em Londres; Inauguração do Metro de Lisboa. Em linha:*  
<https://www.theguardian.com/cities/gallery/2014/sep/10/-sp-history-metro-pictures-london-underground-new-york-beijing-seoul> <http://www.dn.pt/media/interior/inauguracao-do-metro-de-lisboa-em-1959-5325464.html>

<sup>25</sup> *in* em foco.

<sup>26</sup> Transporte público urbano que utiliza material semelhante a um eléctrico, mas com maior capacidade. Na maior parte das vezes com direito de passagem exclusivo.

Como seria de esperar, estas inovações trazem consigo uma série de construções que mexem, direta ou indiretamente, com o subsolo. Assim sendo, se estas mesmas construções não forem devidamente acompanhadas, colocam em causa as referidas *ciudades subterrâneas*, como constatamos no capítulo 1, pondo assim em risco um legado que se encontrava/encontra enterrado e que é importante para nossa História. Por outro lado, quando devidamente acompanhadas, permitem revelar elementos do passado que enriquecem a nossa memória colectiva, o nosso presente e que virá a enriquecer o futuro.

Como concluímos no capítulo 2, é enorme a necessidade da comunicação patrimonial e, para ir ao encontro do estágio curricular na Metro do Porto, ao qual diz respeito o presente relatório, decidimos elaborar uma investigação focalizada em várias entidades congéneres à Metro do Porto S.A., pelo mundo, e à forma como estas, sendo detentoras de Património Cultural, o comunicam/divulgam.

#### **4.1. Metodologias de seleção de redes de Transporte férreo e forma de pesquisa**

Neste levantamento exploratório para a identificação de elementos patrimoniais e respetiva comunicação, naturalmente que o estudo do contexto nacional seria insuficiente, uma vez que seria limitado apenas a quatro linhas de metro – Porto, Lisboa, Mondego e Margem Sul. Por isso mesmo, decidimos alargar a seleção a nível internacional, como vamos poder verificar.

No que diz respeito aos vários meios de comunicação existentes na nossa sociedade, como já tivemos a oportunidade de referir no capítulo 2 do presente relatório, é importante estudar aqueles que se têm vindo a demonstrar difusores culturais, como é o caso das revistas, dos jornais e da rádio, e não só os que atualmente são mais recorrentes, como a televisão e as plataformas *online* (ARAÚJO, 2016:135). Por isso mesmo, recorreremos não só a uma pesquisa *online* dos *sites* oficiais dos transportes ferroviários em questão, com preferência por redes de metros, como também de imprensa internacional, de *sites* de Museus e ainda de *blogs*. Designadamente, estes últimos, dão-nos a visão de alguém que se encontra na posição de espetador e não do lado de quem transmite a informação a partir de uma instituição, ou seja, apresentam-se como indicadores do interesse do público (ou sociedade) destinatário da comunicação.

Relativamente à pesquisa na WWW, inicialmente esta apenas foi elaborada em inglês. Contudo, devido à falta de informação recolhida com essa forma de pesquisa,



optámos pela realização de uma nova, desta vez também na língua materna dos países dos metros em questão.

Dito isto, as pesquisas, tanto em inglês como na língua materna de cada país, foram realizadas pelos seguintes motores de busca:

- (nome da cidade em questão) subway official *site*;
- (nome da cidade em questão) subway archaeology;
- (nome da cidade em questão) subway architecture;
- (nome da cidade em questão) discoverings during subway construction.

Estipuladas as fontes e as formas de procura, seguiu-se a seleção das diferentes redes de metropolitanos. Importa referir que esta seleção não foi aleatória, mas sim casuística e, uma vez que não possuíamos referências prévias para este objeto de estudo, não perdemos a oportunidade de incluir casos oferecidos pela cibernavegação.

Tal como já mencionado, este trabalho é assumidamente exploratório, com um fim em vista muito claro: a elaboração de um *draft* para divulgação/comunicação do património da Metro do Porto, seio do estágio curricular a que se reporta o presente relatório.

Assim, partindo da experiência do Metro do Porto, cada caso de estudo abraçou os seguintes critérios:

- Critério jurídico, onde se insere o *National Environmental Policy Act* – a primeira legislação mundial em AIA, nos Estados Unidos da América, uma vez que é referência AIA para a União Europeia (FERREIRA, 2013); (BOTELHO, 2016);
- Critério geopolítico, dado pelo Conselho da Europa, uma vez que nos permitiu ampliar o leque de escolhas, na medida em que, para além de abranger um maior número de países, emite doutrinas na área do Património Cultural e Ordenamento do Território, sendo que tratados europeus, como é o caso de Maastricht (1992), remetem para a orientação da política cultural dos países membros por orientações de outros países terceiros, nomeadamente os países do CE.

Para esse efeito, foram selecionadas as seguintes redes de metro: Metro do Porto, Metro de Lisboa, Metro da Margem Sul, Metro do Mondego, Metro de Berlim, Metro de Paris, Metro de Madrid, Metro de Nápoles, Metro de Atenas, Metro de Roma, Metro de Budapeste, Metro de Londres, Metro de Viena, Metro de Sofia, Metro de

Glasgow, Metro de Copenhaga – como cidades europeias –; Metro de Istambul – como cidade não europeias mas integrante do Conselho da Europa –; e o Metro de Nova Iorque, Metro de Toronto e Metro de Hong Kong – como cidades não europeias.

Todos os casos selecionados foram implementados entre a segunda metade do século XIX e os finais do século passado.

O estudo destes vinte casos desenvolveu-se através da análise comparada dos seguintes atributos:

- Data de constituição;
- Data de início;
- Número de obras em fase de AIA;
- Existência de vestígios de Património Cultural;
- Divulgação do Património Cultural, se existente;
- Língua em que é divulgado, se existente;
- Recursos Humanos das empresas.

Terminada a explicação relativa à metodologia de seleção das instituições a serem estudadas, passamos então à mostra e à análise dos dados recolhidos durante a investigação.

#### **4.2. Amostra e análise de dados**

Para esta caracterização e análise, far-se-á de seguida, a apresentação dos casos de estudo. Esta apresentação parte do caso de estudo do Metro do Porto, percorrendo desde logo, os casos portugueses de norte para sul, e posteriormente passando pelos restantes países selecionados, partindo de Portugal com sentido a este, permitindo assim ao leitor uma condução de texto com sequência lógica e não aleatória.

### **a) Metro do Porto (Portugal)**

No *site* da Metro do Porto estão para consulta os vestígios arqueológicos encontrados aquando as escavações para a construção do mesmo, estando discriminadas numa hiperligação denominada de *Arqueologia* (<http://www.metrodoporto.pt/pages/319>). Neste documento podemos então encontrar os vestígios arqueológicos divididos pelas linhas e estações onde foram encontrados, um enquadramento do local, das obras e, por fim, do espólio, sendo possível fazer uma descarga do ficheiro em *pdf*.

Assim, diz-nos esse mesmo documento *pdf*, presente no *site*, que no Campo 24 de Agosto, foram registados fragmentos cerâmicos e loiças, peças provenientes da segunda metade do século XVII, como é o caso de loiça doméstica, anéis de pasta de vidro e componentes de calçado, um pingente de azeviche<sup>27</sup> de tipologia oriental e um cachimbo de cerâmica de barro vermelho. De maior escala, apresenta-se a Arca d'Água de Mijavelhas, como já mencionado.

Mostra-nos também que na Estação da Árvore, Quinta da Faísca, foram recolhidos, material cerâmico da época romana, moderna e contemporânea e ainda uma garrafa datada de 1772. Já em Quintã-Árvore, o acompanhamento arqueológico visou a confirmação do potencial tardo-romano.

É ainda comunicado que entre Árvore e Azurara, ocorreu a descoberta de dois sítios com ocupação medieval. O Sítio Corgo, no dia 23 de fevereiro de 2005, perto da passagem do nível do Corgo, e o Sítio da Quintã, no dia 3 de março de 2005, junto à passagem do nível da Quintã.

Com a advertência da Câmara Municipal de Vila do Conde para a existência de vestígios de um porto romano, o Portus Tellierius, fizeram-se então sondagens arqueológicas para verificar a sua existência.

Em Azurara-Terraços, segundo o mesmo documento, ao contrário do que se pensava, deu-se como não comprovada a ocupação Paleolítica, pelo menos no espaço sondado. No entanto, foram detetados vestígios de ocupação Romana e da Idade do Bronze admissível a correlação cronológica-cultural com os níveis de ocupação Bronze. Já na Azurara, Corgo, a 23 de fevereiro de 2005, pelo corte das máquinas do alargamento da via para o metro, destacaram-se os níveis de ocupação dentro do Horizonte do Bronze Pleno, com o assentamento de fossas, paliçadas e possivelmente com fosso.

---

27 Substância mineral, muito negra, lúzida e frágil. Objeto muito negro. In <https://www.lexico.pt/azeviche/>

Já no que diz respeito à Necrópole da Forca, aqui foram encontrados fragmentos artefactuais – vasilhame e materiais de construção – maioritariamente de cronologia contemporânea, fragmentos de tegullae, fragmentos possivelmente romanos e ainda fragmentos de fabrico manual.

Como mencionado na metodologia, também prestamos atenção às equipas integrantes das instituições em questão. Assim, no *site* do Metro Porto (<http://www.metroporto.pt/pages/320>) conseguimos ver a organização interna da empresa, de onde podemos retirar a informação de que existe alguém responsável tanto pela área da Arqueologia como pela área da Comunicação.

Após a leitura de certos Relatórios de Sustentabilidade da empresa reparamos que no Relatório de Sustentabilidade de 2015, podemos ver que, nesse ano, e segundo um rastreio na *World Wide Web*, existiam vinte e nove *blogs* e *sites* com referências à Estação Campo 24 de Agosto. Número que, segundo o mesmo, duplica o do ano anterior.

<b>Localização</b>	Porto, Portugal			
<b>Site</b>	<a href="http://www.metrodoporto.pt">http://www.metrodoporto.pt</a>			
<b>Constituição</b>	Formalmente constituída a 1993	<b>Início</b>	1ª frente de obra a 1999	
<b>Obras em fase AIA</b>	Sim			
<b>Património Cultural</b>	<b>Arquitetura</b>	Sim	<b>Arqueologia</b>	Sim
<b>Recursos Humanos</b>	Arqueologia e Comunicação			
<b>Comunicação Patrimonial no site</b>	Sim			
<p>Todos os vestígios de Património Cultural encontrados aquando as obras para a construção das linhas ou das estações do metro estão documentadas no site da Metro do Porto. Para além das informações discriminadas na World Wide Web, alguns dos vestígios estão também expostos nas estações. Como acontece, por exemplo, com a Arca d'Água de Mijavelhas na Estação do Campo 24 de Agosto.</p> <p>(Todas as imagens foram retiradas do site do metro).</p>				

As imagens a.1), a.2) e a.3), abaixo, dão-nos o percurso a realizar, marcado com circunferências a vermelho, até chegarmos à ligação principal relacionada com os achados arqueológicos.

a.1)



a.2)

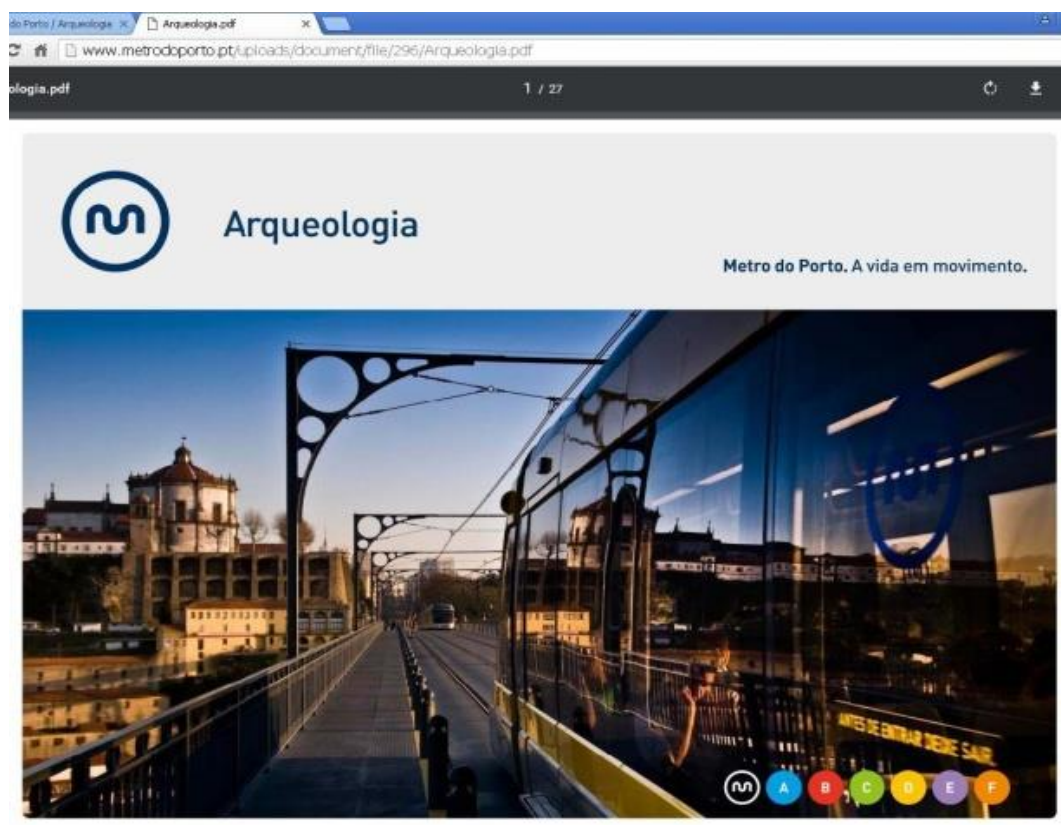


a.3)



As imagens a.4), a.5), a.6) e a.7), que se seguem, dizem então respeito ao documento principal, onde se encontra discriminada toda a informação acerca das escavações arqueológicas da Metro do Porto.

a.4)



a.5)





a.6)



a.7)



### b) Metro do Mondego (Portugal)

A construção do Metro do Mondego inicia-se já no presente século e, como tal, toda a sua obra é sujeita a Estudos de Impacto Ambiental que, como verificámos no capítulo anterior, recordemos que a legislação que a isto obriga remonta, em Portugal, ao ano de 1990, com o Decreto-Lei 186/90, de 6 de junho.

Tal como veremos, no *site* oficial da instituição, quase nada é dito acerca do espólio encontrado.

<b>Localização</b>	Mondego (Coimbra, Miranda do Corvo, Lousã, Serpins), Portugal			
<b>Site</b>	<a href="http://www.metromondego.pt">http://www.metromondego.pt</a>			
<b>Constituição</b>	1994	<b>Início</b>	2005	
<b>Obras em fase AIA</b>	Todas			
<b>Património Cultural</b>	<b>Arquitetura</b>	Sim	<b>Arqueologia</b>	Sim
<b>Recursos Humanos</b>	Departamento de Comunicação e Markting			
<b>Comunicação Patrimonial no site</b>	Não			

Comunicação Patrimonial

O *site* do Metro apresenta uma ligação para o Relatório de janeiro de 2005 – Sistema subterrâneo das Galerias de Coimbra: Galeria da Fonte, Galeria do Escadório de Santa Cruz; Galeria da Avenida Sá da Bandeira; Galeria da Rua Pedro Monteiro; Galeria do Talude. E existem ainda informações na Arqueohoje, onde colocam em destaque um conjunto de estruturas relacionadas com contextos habitacionais e industriais, e ainda uma unidade de produção de cerâmica onde se identificam dois tanques e vários depósitos de materiais dos finais do século XIX.

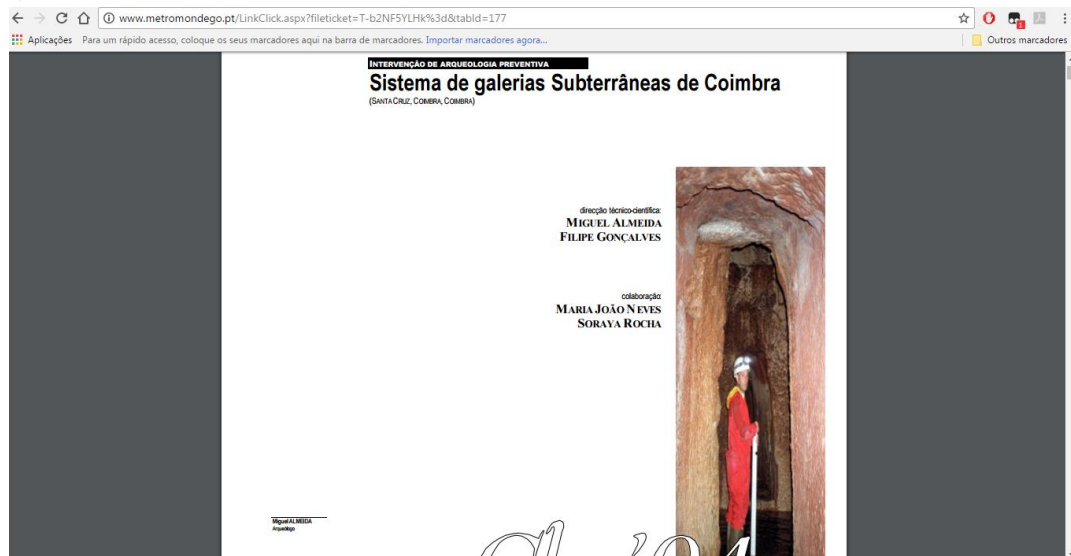
(Imagens b.1) e b.2) retiradas do *site*: <http://www.metromondego.pt/LinkClick.aspx?fileticket=T-b2NF5YLHk%3d&tabId=177>

Imagens b.3) e b.4) retiradas do *site*: [http://www.arqueohoje.com/?page=portfolio&areas=arqueologia\\_antropologia&id=29](http://www.arqueohoje.com/?page=portfolio&areas=arqueologia_antropologia&id=29))

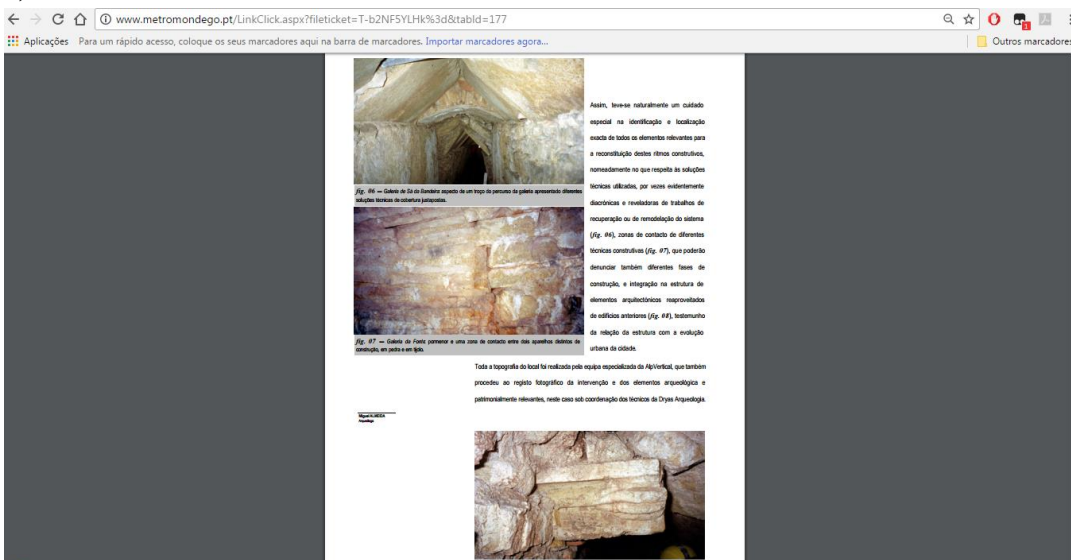
As imagens seguintes, b.1) e b.2), dizem respeito ao Relatório de janeiro de 2005 relativo ao Sistema de galerias Subterrâneas de Coimbra.



b.1)



b.2)



Já as próximas imagens, b.3) e b.4), dizem respeito ao trabalho de 2008 da *arqueohoje*.

### b.3)

← → ↻ 🏠 [www.arqueohoje.com/?page=portfolio&areas=arqueologia\\_antropologia&id=29](http://www.arqueohoje.com/?page=portfolio&areas=arqueologia_antropologia&id=29) ☆ 🔍 📄 ⌵  
Aplicações Para um rápido acesso, coloque os seus marcadores aqui na barra de marcadores. Importar marcadores agora... Outros marcadores

**arqueohoje**  
finding our future.

Home Empresa Serviços **Portfólio** Publicações Recursos Humanos Contactos

[Voltar atrás](#)


## METRO MONDEGO

Ano: 2008

**Localidade:** RUA DIREITA, (ZONA DO BOTA-ABAIXO), COIMBRA

Os trabalhos arqueológicos desenvolvidos no âmbito das medidas de minimização, decorrentes das ações preparatórias para a inserção de um dos troços do canal de atravessamento do sistema de mobilidade do Metro Ligeiro do Mondego, colocou em destaque um conjunto interessante de estruturas relacionadas com contextos habitacionais e industriais. Na sua larga maioria, os conjuntos edificados deverão fazer parte do antigo casario que existiu, até à sua demolição, já no século XX, nesta zona da cidade no século XIX, tendo nalguns casos a sua utilização previsto pelo século seguinte. Outras estruturas relacionam-se com uma antiga unidade de produção cerâmica, identificando-se dois dos tanques de depuração de argilas que, localizados numa área a céu aberto, com ela se relacionariam. Estas estruturas implantam-se sobre depósitos com materiais datáveis de finais do século XIX, apontando-se essa periodização para o estabelecimento de uma das últimas unidades de produção de cerâmica nesta parte da cidade. O material arqueológico proveio de níveis antrópicos, colmatando parte das estruturas observadas e preenchendo dezenas de valas escavadas em zona de autêntico despejo de lixo industrial.

**Promotor:** Metro Mondego, S.A.



### b.4)

← → ↻ 🏠 [www.arqueohoje.com/?page=portfolio&areas=arqueologia\\_antropologia&id=29](http://www.arqueohoje.com/?page=portfolio&areas=arqueologia_antropologia&id=29) ☆ 🔍 📄 ⌵  
Aplicações Para um rápido acesso, coloque os seus marcadores aqui na barra de marcadores. Importar marcadores agora... Outros marcadores

**arqueohoje**  
finding our future.

Home Empresa Serviços **Portfólio** Publicações Recursos Humanos Contactos

[Voltar atrás](#)


## METRO MONDEGO

Ano: 2008

**Localidade:** RUA DIREITA, (ZONA DO BOTA-ABAIXO), COIMBRA

Os trabalhos arqueológicos desenvolvidos no âmbito das medidas de minimização, decorrentes das ações preparatórias para a inserção de um dos troços do canal de atravessamento do sistema de mobilidade do Metro Ligeiro do Mondego, colocou em destaque um conjunto interessante de estruturas relacionadas com contextos habitacionais e industriais. Na sua larga maioria, os conjuntos edificados deverão fazer parte do antigo casario que existiu, até à sua demolição, já no século XX, nesta zona da cidade no século XIX, tendo nalguns casos a sua utilização previsto pelo século seguinte. Outras estruturas relacionam-se com uma antiga unidade de produção cerâmica, identificando-se dois dos tanques de depuração de argilas que, localizados numa área a céu aberto, com ela se relacionariam. Estas estruturas implantam-se sobre depósitos com materiais datáveis de finais do século XIX, apontando-se essa periodização para o estabelecimento de uma das últimas unidades de produção de cerâmica nesta parte da cidade. O material arqueológico proveio de níveis antrópicos, colmatando parte das estruturas observadas e preenchendo dezenas de valas escavadas em zona de autêntico despejo de lixo industrial.

**Promotor:** Metro Mondego, S.A.



### c) Metro de Lisboa (Portugal)

A construção da Entidade do Metro de Lisboa, como já referido, dá-se na segunda metade do século passado, tendo as obras sido iniciadas em 1955.

Porém, na década de 60, aquando a escavação da Praça da Figueira, dirigida por Irisalva Moita, da Câmara Municipal de Lisboa, numa primeira fase, e por Fernando Bandeira Ferreira, da Junta Nacional de Educação, numa segunda fase, foram encontrados vestígios do Hospital Real de Todos-os-Santos e de uma Necrópole Romana. Isto mesmo pode ser visto na ligação *Cultura e Lazer* do site da Câmara Municipal de Lisboa (<http://www.cm-lisboa.pt/viver/cultura-e-lazer/centro-de-arqueologia-de-lisboa/breve-historia-da-arqueologia-em-lisboa>).

Já uma notícia do Jornal de Notícias (<http://www.jn.pt/local/noticias/lisboa/lisboa/interior/o-cais-pombalino-e-o-barco-revelados-por-obras-em-lisboa-5559168.html>), do dia 18 de dezembro de 2016, diz-nos que desde setembro desse ano – quando começaram as escavações e onde se encontrariam a trabalhar cerca de 60 pessoas, entre arqueólogos e mão-de-obra – foram retirados, aproximadamente, 900 contentores de achados para estudo, maioritariamente material de construção, cerâmica e porcelana oriental e italiana e ainda material do século XVI. De entre o espólio, destaca-se a estrutura do antigo cais, construído após o terramoto de 1755 e ainda duas embarcações.

Também na plataforma electrónica *Portal do Arqueólogo* (<http://arqueologia.patrimoniocultural.pt/?sid=sitios.resutados&dubsid=58060&vt=125084>), para além da referência às ruínas do Hospital, mencionam ainda a Ermida de Nossa Senhora da Amparo.

<b>Localização</b>	Lisboa, Portugal			
<b>Site</b>	<a href="http://www.metrolisboa.pt">http://www.metrolisboa.pt</a>			
<b>Constituição</b>	1948	<b>Início</b>	1955	
<b>Obras em fase AIA</b>	Sim			
<b>Património Cultural</b>	<b>Arquitetura</b>	Sim	<b>Arqueologia</b>	Sim
<b>Recursos Humanos</b>	Qualidade e Ambiente; Média			
<b>Comunicação Patrimonial no site</b>	Não			

No *site* do Metro de Lisboa nada foi encontrado relativo aos achados de Património Cultural. Todavia, sobre isso, foram descobertas notícias com várias fotografias e breves apontamentos no *site* da Câmara Municipal de Lisboa, também eles ilustrados. Já o METROBITS apresenta-nos diversas imagens das estações que se apresentam como plenas obras de arte.

(Imagem c.1) retirada de: <http://www.cm-lisboa.pt/viver/cultura-e-lazer/centro-de-arqueologia-de-lisboa/breve-historia-da-arqueologia-em-lisboa>;

Imagens c.2), c.3), c.4) e c.5) retiradas de: <http://www.jn.pt/local/noticias/lisboa/lisboa/interior/o-cais-pombalino-e-o-barco-revelados-por-obras-em-lisboa-5559168.html>;

Imagem c.6) retirada de: <http://mic-ro.com/metro/metrocity.html?city=Lisbon>)

A imagem c.1), que se segue, diz respeito às ruínas do Hospital Real de Todos-os-Santos.

### c.1)



13 - Visita da Imprensa, Rádio e Televisão às escavações da praça da Figueira

14 - Vestígios do Hospital Real de Todos-os-Santos da Figueira

As seguintes imagens, c.2) e c.3), mostram-nos parte do espólio retirado das escavações e um pormenor desse mesmo espólio, respetivamente.



c.2)

www.jn.pt/local/noticias/lisboa/lisboa/interior/o-cais-pombalino-e-o-barco-revelados-por-obras-em-lisboa-5559168.html

Aplicações Para um rápido acesso, coloque os seus marcadores aqui na barra de marcadores. Importar marcadores agora...

JN Direto Nacional Local Justiça Mundo Economia Desporto Pessoas Inovação Artes/Etc Opinião Mais Seções

Arqueologia

## O cais pombalino e o barco revelados por obras em Lisboa

18 Dezembro 2016 às 09:22

COMENTAR

TÓPICOS  
Lisboa  
Local



6 / 14

MAIS VISTAS EM LISBOA

- 21/05 Gatos abandonados há uma semana sem água e comida em condomínio
- 14/53 Detido jovem que levava droga a familiar preso em Caxias
- 15/08 Dois homens tentam assaltar caixa multibanco em Cascais
- 21/05 Incêndio no concelho da Amadora deixa quatro pessoas desalojadas
- 21/09 Marcha global pelo clima juntou centenas de pessoas em Lisboa

Jornal de Notícias

c.3)

www.jn.pt/local/noticias/lisboa/lisboa/interior/o-cais-pombalino-e-o-barco-revelados-por-obras-em-lisboa-5559168.html

Aplicações Para um rápido acesso, coloque os seus marcadores aqui na barra de marcadores. Importar marcadores agora...

JN Direto Nacional Local Justiça Mundo Economia Desporto Pessoas Inovação Artes/Etc Opinião Mais Seções

Arqueologia

## O cais pombalino e o barco revelados por obras em Lisboa

18 Dezembro 2016 às 09:22

COMENTAR

TÓPICOS  
Lisboa  
Local



6 / 14

MAIS VISTAS EM LISBOA

- 21/05 Gatos abandonados há uma semana sem água e comida em condomínio
- 14/53 Detido jovem que levava droga a familiar preso em Caxias
- 15/08 Dois homens tentam assaltar caixa multibanco em Cascais
- 21/05 Incêndio no concelho da Amadora deixa quatro pessoas desalojadas
- 21/09 Marcha global pelo clima juntou centenas de pessoas em Lisboa

Jornal de Notícias

As imagens c.4) e c.5), abaixo, dizem respeito, respectivamente, às ruínas do Cais e à maior embarcação descoberta.

c.4)

www.jn.pt/local/noticias/lisboa/lisboa/interior/o-cais-pombalino-e-o-barco-revelados-por-obras-em-lisboa-5559168.html

Para um rápido acesso, coloque os seus marcadores aqui na barra de marcadores. Importar marcadores agora...

**JN Direto** Nacional **Local** Justiça Mundo Economia Desporto Pessoas Inovação Artes/Etc Opinião Mais Secções

**Arqueologia**

## O cais pombalino e o barco revelados por obras em Lisboa

18 Dezembro 2016 às 09:22

COMENTAR

TÓPICOS  
Lisboa  
Local



MAIS VISTAS EM LISBOA

- 21/05 Gatos abandonados há uma semana sem água e comida em condomínio
- 14:53 Detido jovem que levava droga a familiar preso em Caxias
- 15:08 Dois homens tentam assaltar caixa multibanco em Cascais
- 21/05 Incêndio no concelho da Amadora deixa quatro pessoas desalojadas
- 21/09 Marcha global pelo clima juntou centenas de pessoas em Lisboa

Jornal de Notícias

c.5)

www.jn.pt/local/noticias/lisboa/lisboa/interior/o-cais-pombalino-e-o-barco-revelados-por-obras-em-lisboa-5559168.html

Para um rápido acesso, coloque os seus marcadores aqui na barra de marcadores. Importar marcadores agora...

**JN Direto** Nacional **Local** Justiça Mundo Economia Desporto Pessoas Inovação Artes/Etc Opinião Mais Secções

**Arqueologia**

## O cais pombalino e o barco revelados por obras em Lisboa

18 Dezembro 2016 às 09:22

COMENTAR

TÓPICOS  
Lisboa  
Local



MAIS VISTAS EM LISBOA

- 21/05 Gatos abandonados há uma semana sem água e comida em condomínio
- 14:53 Detido jovem que levava droga a familiar preso em Caxias
- 15:08 Dois homens tentam assaltar caixa multibanco em Cascais
- 21/05 Incêndio no concelho da Amadora deixa quatro pessoas desalojadas
- 21/09 Marcha global pelo clima juntou centenas de pessoas em Lisboa

Jornal de Notícias

Por último, a próxima imagem c.6) ilustra a arquitetura das estações, referência do *site* MICROBITS.

**c.6)**

mic-ro.com/metro/metrocity.html?city=Lisbon


ações Para um rápido acesso, coloque os seus marcadores aqui na barra de marcadores. Importar marcadores agora.

LISBON

More cities...


Works of contemporary art have been included in all metro stations [[metrolisboa.pt 1](#)]. Often are Portuguese tiles involved in some way [[metrolisboa.pt 2](#)].

Photo [David Pirman, [nycsubway.org](#)]: Platform level of Oiaias station, which has been designed by the architect Tomás Taveira and a group of artists.



Some stations in Lisbon are dedicated to themes. Parque station symbolizes the achievements of the Portuguese discoverers [[inscire.com](#)].

Photo [unknown origin]: Parque station from 1994 on the Blue Line.



#### d) Metro da Margem Sul (Portugal)

A pouca informação encontrada relativa aos achados arqueológicos provenientes das obras para a construção do Metro da Margem Sul advém do *site* da Câmara Municipal de Almada ([http://www.m-almada.pt/xportal/xmain?xpid=cmav2&xpgid=genericPage&genericContentPage\\_qry=BOUI=39261625](http://www.m-almada.pt/xportal/xmain?xpid=cmav2&xpgid=genericPage&genericContentPage_qry=BOUI=39261625)), onde podemos observar que, após as descobertas, a mesma contactou o Instituto Português de Arqueologia (IPA). Desse contacto resultou uma reunião onde foram abordados os procedimentos a realizar quanto ao tratamento desses mesmos achados.

Localização	Setúbal, Portugal			
Site	<a href="http://www.mts.pt">http://www.mts.pt</a>			
Constituição	1999	Início	2002	
Obras em fase AIA	Sim			
Património Cultural	Arquitetura	Sem informação	Arqueologia	Sim
Recursos Humanos	Departamento Comunicação e Markting			
Comunicação Patrimonial no site	Não			

A imagem que se segue, d.1), foi retirada do *site* da Câmara Municipal de Almada (ver acima) e mostra-nos um breve apontamento sobre os achados.

#### d.1)

The screenshot shows a web browser window with the URL [www.m-almada.pt/xportal/xmain?xpid=cmav2&xpgid=genericPage&genericContentPage\\_qry=BOUI=39261625](http://www.m-almada.pt/xportal/xmain?xpid=cmav2&xpgid=genericPage&genericContentPage_qry=BOUI=39261625). The page content is in Portuguese and discusses archaeological findings at the Monte de Caparica. The sidebar on the left features a calendar for 'Festa no Solar - Os Dias da Água' and mentions awards won by the site in 2009. The main text area is titled 'Achados arqueológicos no Monte de Caparica' and describes the discovery of Roman remains during the construction of the Metro da Margem Sul. It mentions the involvement of the Câmara Municipal de Almada, the Instituto Português de Arqueologia (IPA), and the concessionaire MTS. The text also notes that the findings are being preserved and will be displayed in the Museum of Almada.



#### e) Metro de Glasgow (Escócia)

A pesquisa na WWW não nos forneceu informação muito relevante relativo ao Metro de Glasgow e ao seu Património Cultural, designadamente, vestígios arqueológicos, se é que é detentora destes.

Contudo, apesar das informações acerca do Património Cultural serem escassas, no respetivo *site* podemos ver que são expostos pósteres e panfletos relativos ao Património Construído da cidade, onde existe uma predominância da imagem – uma iniciativa tomada pela *Glasgow City Heritage Trust*.

Existem ainda parcerias com a Glasgow School of Art, onde as carruagens dos veículos são desenhadas e pintadas pelos alunos, conferindo-lhes um ar artístico e agradável, tornando-as mais apelativos.

Para além disso, o *Glasgow Museum of Transport* contém uma parte dedicada ao sistema metropolitano, no entanto só estão expostos veículos.

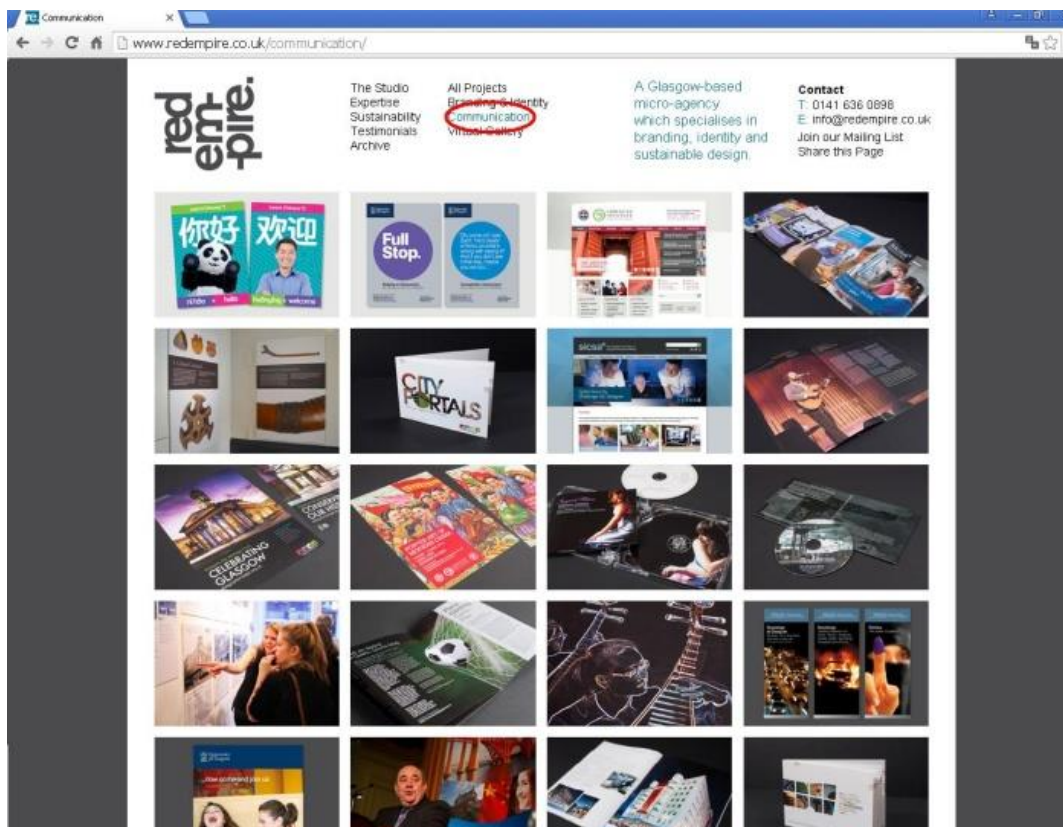
<b>Localização</b>	Glasgow, Escócia			
<b>Site</b>	<a href="http://www.spt.co.uk/subway">http://www.spt.co.uk/subway</a>			
<b>Constituição</b>	Sem informação	<b>Início</b>	1891	
<b>Obras em fase AIA</b>	Não			
<b>Património Cultural</b>	<b>Arquitetura</b>	Sem informação	<b>Arqueologia</b>	Sem informação
<b>Recursos Humanos</b>	Sem informação			
<b>Comunicação Patrimonial no site</b>	Não			

Apesar de não serem encontradas quaisquer informações relativa a vestígios de Património Cultural encontrados aquando as construções, são expostos pósteres e panfletos acerca do Património Construído da cidade, onde predomina a imagem sobre o texto, por várias estações. Esta iniciativa é tomada pela Glasgow Heritage Trust, como se pode ver no *site* da agência de publicidade Red Empire (<http://www.redempire.co.uk>) - Plataforma de onde retiramos algumas ideias para a realização do produto final.

(Imagem e.1 retirada do *site*: <http://www.redempire.co.uk/communication/>;  
Imagem e.2 retirada do *site*: <http://www.redempire.co.uk/all/gcht-posters>).

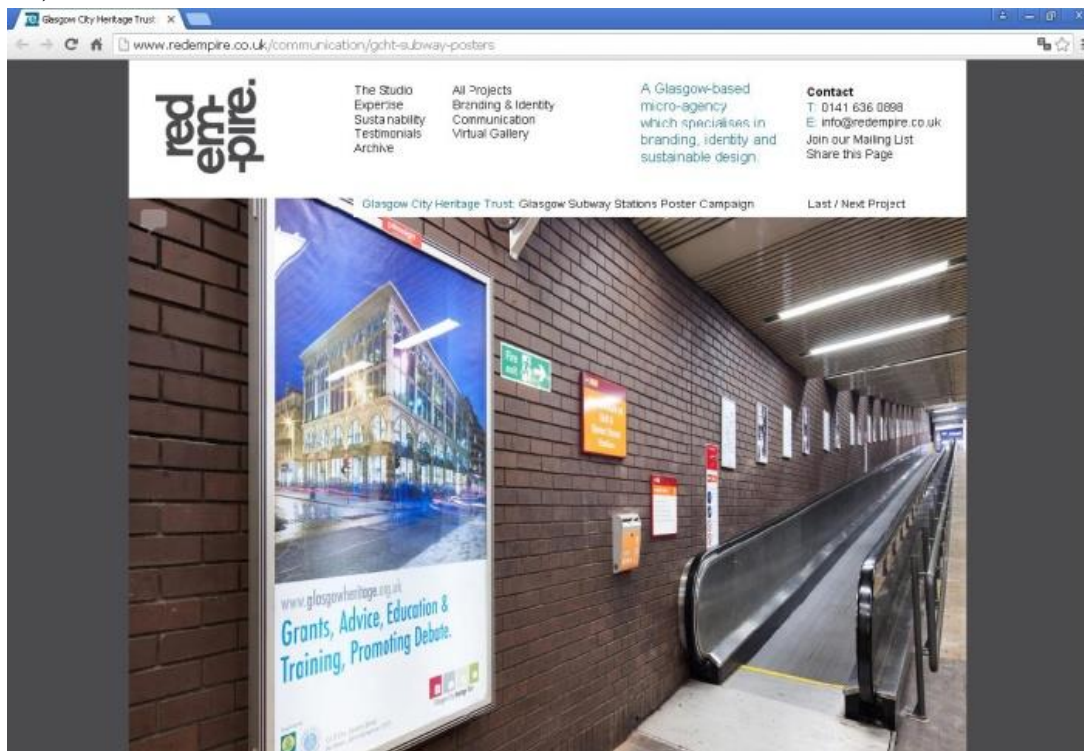
A imagem e.1), em baixo, é referente à ligação *communication* do *site* acima referido, onde podemos ver as várias formas de comunicação utilizadas pela Red Empire.

e.1)



A seguinte imagem, e.2), diz respeito a um dos cartazes dessa iniciativa, espalhados pela cidade, difundindo-a.

e.2)



**f) Metro de Madrid (Espanha)**

Como a estrutura do Metro de Madrid já conta com vastos anos, apenas encontramos informação de achados retirados aquando as remodelações das estações.

Assim, com essas remodelações, foram descobertos vestígios arqueológicos e vestígios paleontológicos, cujas estações onde tais ficaram expostos, foram transformados em museus. Enquadram-se aqui, a Estação da Ópera, com o Museu *Caños del Peral*, a Estação Carpetana, com o *Sítio Paleontológico*, e a Estação Príncipe Pío, com o *Sítio Paleontológico Príncipe Pío*.

No que diz respeito à Estação da Ópera, nela foram achados, no ano de 2008, uma fonte do século XVI, a Fonte de Los Caños, o Acueducto de Amaniel, que surtia água para o Palácio Real, e ainda outros elementos hidráulicos, como é o caso da Alcantarilla del Arenal.

Numa pequena notícia encontrada no *site* oficial do Metro (<https://www.metromadrid.es/es/comunicacion/prensa/2011/Marzo/noticia13.html>) retirámos que este se tratará do maior museu arqueológico debaixo da terra, tendo cerca de 200 metros quadrados, onde, para além do mencionado, constam vestígios tanto do século XVI como do século seguinte.

Relativamente à segunda estação mencionada, a da Carpetana, no ano de 2008 enquanto instalavam os novos elevadores, apareceram mais de 5000 restos de fauna e flora. Este museu é maioritariamente constituído por réplicas, apresentando também painéis interativos informativos.

Por último, mas não menos importante, é referida a Estação Príncipe Pío, onde se encontram expostos vários vestígios com idades compreendidas entre os 15,6 e 14,1 milhões anos. Foi também aqui que foram encontradas estruturas da Casa del Príncipe e fontes que adornavam Madrid do século XVII.

Importante será dizer que no Dia da Arquitetura, as visitas guiadas aos seus museus foram gratuitas – uma ótima maneira de promover e dar a conhecer todo o recente espólio.

<b>Localização</b>	Madrid, Espanha		
<b>Site</b>	<a href="http://www.metromadrid.es/en/">http://www.metromadrid.es/en/</a>		
<b>Constituição</b>	1892	<b>Início</b>	1917
<b>Obras em fase AIA</b>	Sim		
<b>Património Cultural</b>	<b>Arquitetura</b>	Sim	<b>Arqueologia</b> Sim
<b>Recursos Humanos</b>	“Marca y Medios” – Canais digitais e Markting		
<b>Comunicação Patrimonial no site</b>	Sim		

No *site* oficial do Metro, para além de se ter que fazer pesquisa – a nossa apresentou como palavras-chave *arqueologia* e *descubiertas arqueológicas* – são algumas as pequenas notícias onde são referenciadas e explicadas os achados arqueológicos e paleontológicos descobertos aquando as remodelações das estações. Contudo, carecem de imagens.

Encontramos ainda um notícia do jornal online *Es Diario – Es Destilo* intitulada *Estas 5 pradas del Metro de Madrid esconden más historia que el Museo del Prado*, local onde encontramos a referência da Estação Príncipe Pío.

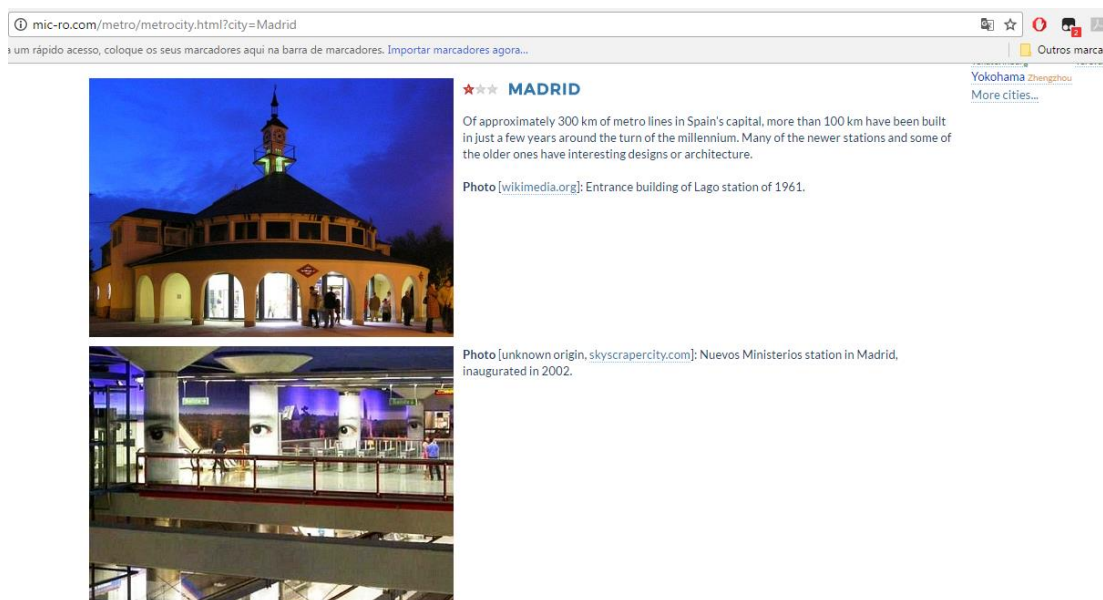
(Imagem f.1) retirada do *site*: <http://mic-ro.com/metro/metrocity.html?city=Madrid>

Imagens f.2) e f.3) retiradas do *site*: [https://www.metromadrid.es/es/viaja\\_en\\_metro/Anden\\_0\\_y\\_museos\\_suburbanos/Museos\\_suburbanos/index.html](https://www.metromadrid.es/es/viaja_en_metro/Anden_0_y_museos_suburbanos/Museos_suburbanos/index.html)

Imegm f.4) retirada do *site*: <http://www.esdiario.com/272051441/Estas-5-paradas-del-Metro-de-Madrid-esconden-mas-historia-que-el-Museo-del-Prado.html>).

A imagem seguinte, f.1), mostra-nos exemplos da arquitetura das estações de metro.

f.1)



A imagem f.2), abaixo, mostra-nos o Museu Caños del Peral na Estação da Ópera

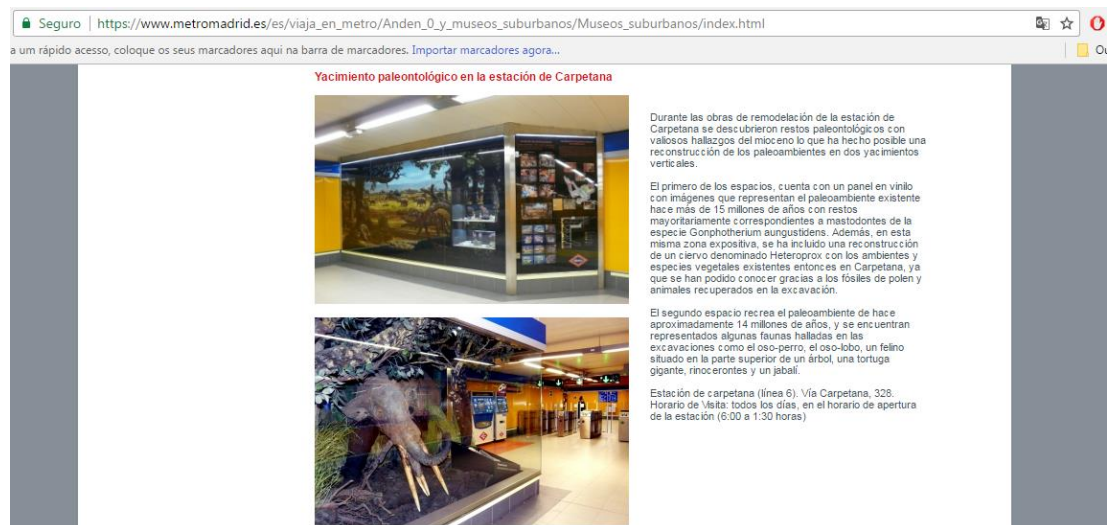


f.2)



A próxima imagem, f.3), mostra-nos o Sítio Paleontológico da Estação de Carpetana.

f.3)



A imagem f.4), apresentada em baixo, diz respeito a uma réplica de um vestígio de uma mandíbula de rinoceronte que se encontra exposta no Sítio Paleontológico Príncipe Pío.

#### f.4)

① [www.esdiario.com/272051441/Estas-5-paradas-del-Metro-de-Madrid-esconden-mas-historia-que-el-Museo-del-Prado.html](http://www.esdiario.com/272051441/Estas-5-paradas-del-Metro-de-Madrid-esconden-mas-historia-que-el-Museo-del-Prado.html)

um rápido acesso, coloque os seus marcadores aqui na barra de marcadores. [Importar marcadores agora...](#)

Estilo de vida	Viajes/Ecología	Belleza/Bienestar	Moda/Tendencias	Gastronomía	Ocio
EsDiario	Chismógrafo	El Semanal Digital	Vanidad	El Televisero	

siglo XVII. Si te fijas bien podrás ver también una réplica de una mandíbula de rinoceronte y una explicación profunda sobre lo que estas pisando. Desde las 5 de la mañana hasta la 1 de la madrugada que cierran, tienes tiempo.



### g) Metro de Londres (Reino Unido)

Apesar de no respetivo *site* do Metro de Londres não existir qualquer informação relativa ao património cultural, foram descobertas infraestruturas ligadas aos transportes de um dos arquitetos que mais se destacou no século XIX, Isambard Kingdom Brunel. «Isambard Kingdom Brunel's Great Western Railway is the most complete early mainline railway in the world» diz Jay Carver, Arqueólogo (MILLER, 2014).

Ainda sobre o metro, no *site* Crossrail (<http://www.crossrail.co.uk/sustainability/archaeology/#>) encontramos uma notícia relativa às descobertas arqueológicas durante a construção de uma nova linha, a Elizabeth Line, em 2009. Aqui, segundo o mesmo *site*, o visitante depara-se com mais de uma centena de arqueólogos que, segundo fontes, participaram numa das mais caras escavações mas, no entanto, mais ricas do Reino Unido.

Passando pelos sítios mais significativamente históricos da cidade, os achados contam com espólio desde a pré-história até à Era Industrial da Inglaterra, dando, inclusive, avanços na área científica forense.

Com efeito, é esta notícia que nos informa sobre o achado de vários esqueletos provenientes da *Great Plague* (Grande Praga, 1665-1666), tendo sido descoberta a sua causa.

«Scientists recovered DNA of *Yersinia pestis*—known to have been responsible for the Black Death in the 14th century—from skeletons discovered last year during the construction of the new Crossrail underground rail link beneath London» (SMITH, 2016)<sup>28</sup>.

Também nos é dado a conhecer que estas descobertas arqueológicas se encontram no *Museum of London Docklands*, em exposição que decorrerá de 10 de fevereiro a 3 de setembro de 2017, com entrada gratuita. Posteriormente serão fornecidas ao *Museum of London* e ao *Natural History Museum*.

Não obstante, para além destas descobertas, o Metro de Londres apresenta várias atividades que se relacionam com o Património Cultural da cidade. Designadamente, desenvolvendo parceria com vários museus, incluindo o *London Transport Museum*;

---

<sup>28</sup> Devido a dúvidas relativamente à veracidade da questão, disse-nos Renato Vilas Boas, estudante de Medicina da Universidade de Santiago de Compostela, que é possível encontrar o DNA da bactéria, uma vez que estas são compostas por proteínas. Com o acumular dos anos, as proteínas poderiam/deveriam estar desnaturalizadas ou fragmentadas, no entanto, com técnicas avançadas próprias, é possível comparar com bactérias atuais, descobrindo a sua origem.

fazendo exposições múltiplas, principalmente do artista anónimo (ou local), espalhadas pelas estações, atribuindo-lhes um sentido de valorização; e ainda atividades como o *Hidden London* – visitas noturnas a túneis desativados.

<b>Localização</b>	Londres, Reino Unido			
<b>Site</b>	<a href="http://www.tfl.gov.uk/modes/tube/">http://www.tfl.gov.uk/modes/tube/</a>			
<b>Constituição</b>	1863	<b>Início</b>	1890	
<b>Obras em fase AIA</b>	Sim			
<b>Património Cultural</b>	<b>Arquitetura</b>	Sim	<b>Arqueologia</b>	Sim
<b>Recursos Humanos</b>	Sem informação			
<b>Comunicação Patrimonial no site</b>	Não			

Em termos de comunicação, o *site* do Metro de Londres não aborda o património encontrado aquando das construções, no entanto, apresenta uma série de iniciativas para mostrar à população outro tipo de património. Acontece com a arquitetura das estações; com parcerias com museus, tendo exposições espalhadas pelas estações; com visitas noturnas a estações e tuneis desativados – Hidden London.

Relativamente ao património cultural, foram encontradas, uma notícia do Culture 24 (<http://www.culture24.org.uk/history-and-heritage/archaeology/art500045-victorian-railway-infrastructure-discovered-by-archaeologists-near-london-tube-station>) e ainda uma outra no *site* Crossrail (<http://www.crossrail.co.uk/sustainability/archaeology/#>). Neste último, para além de encontrarmos uma coluna do lado direito com várias ligações que nos encaminham para as descobertas arqueológicas em diferentes estações de metro, encontramos também um vídeo que mostra alguns arqueólogos no terreno aquando a descoberta dos esqueletos ([https://www.youtube.com/watch?list=PLZyhXyYkcZ9oELfLJFi5QxM\\_4bF-MZHUZ&v=SL-ZX46Q8hs](https://www.youtube.com/watch?list=PLZyhXyYkcZ9oELfLJFi5QxM_4bF-MZHUZ&v=SL-ZX46Q8hs)).

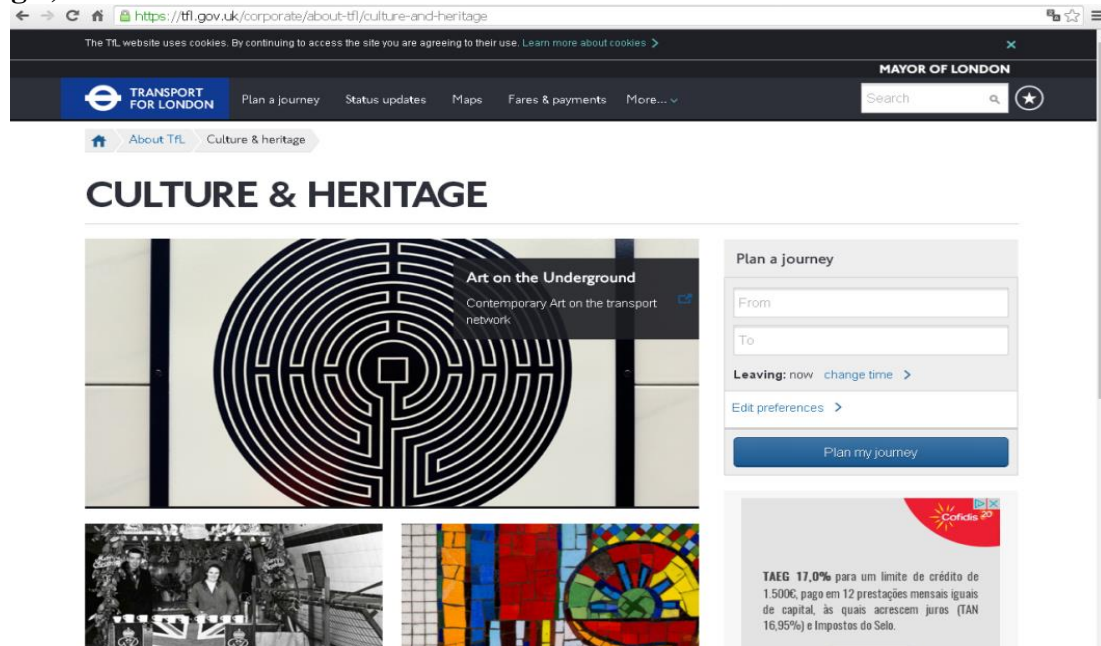
(Imagem g.1 retirada do *site*: <https://tfl.gov.uk/corporate/about-tfl/culture-and-heritage> Imagens g.3) e g.4) retiradas do *site* já mencionado Crossrail.

Imagem g.5), retirada do *site*: (<https://www.museumoflondon.org.uk/museum-london-docklands/whats-on/exhibitions/tunnel-archaeology-crossrail>).

A imagem g.1), que se segue, diz respeito à página da cultura e do património do *site* do metro.

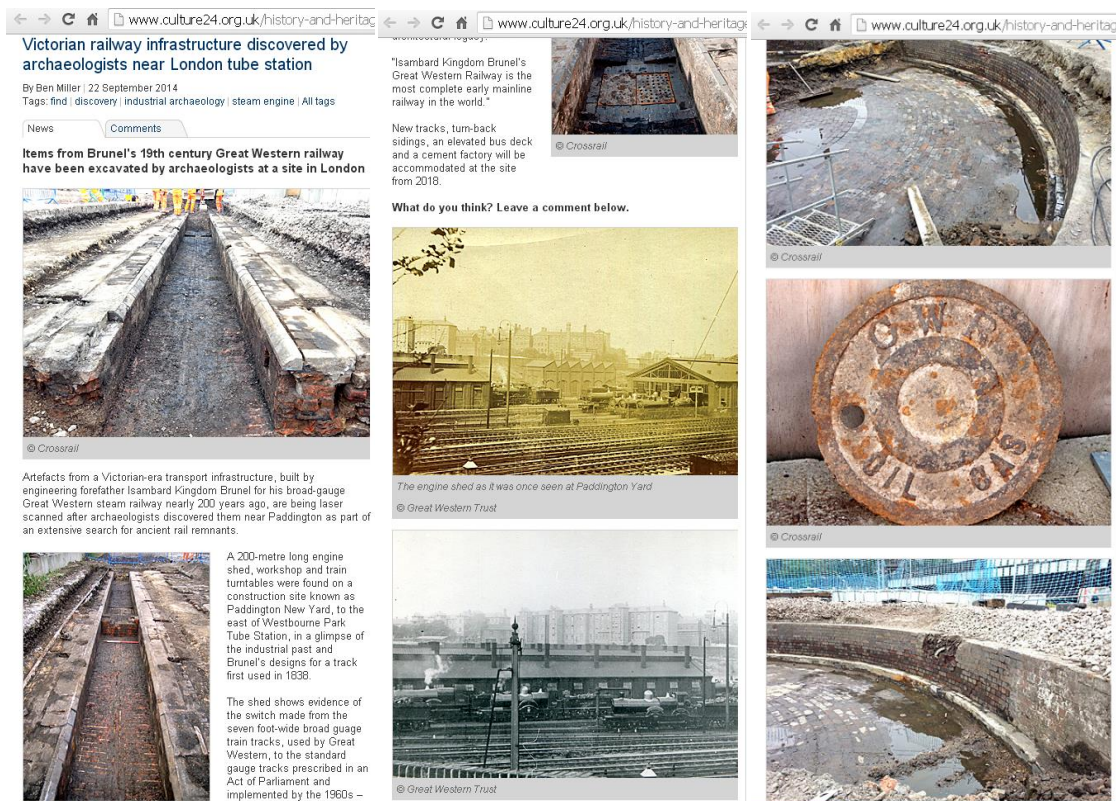


g.1)



A imagem g.2), em baixo, apresenta-se como uma compilação de imagens retiradas do Cultura 24, que ilustram a Great Western Railway, do século XIX.

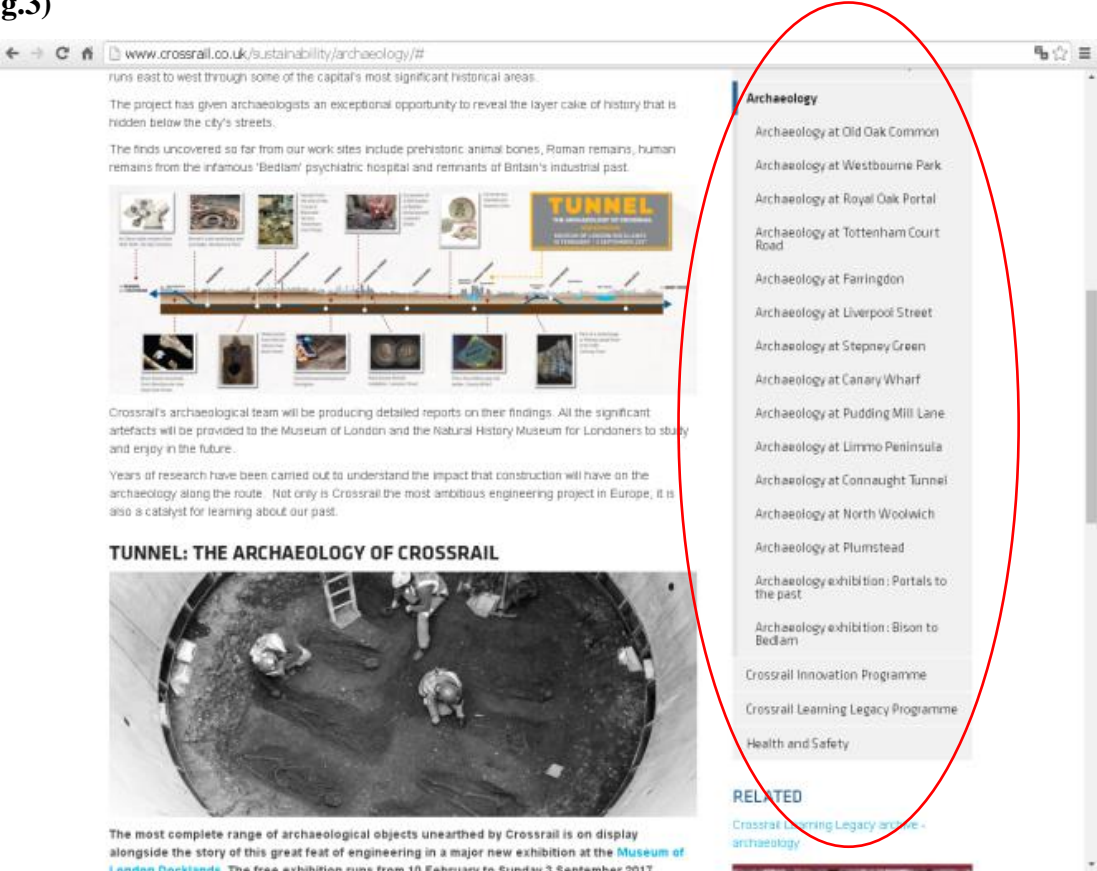
g.2)



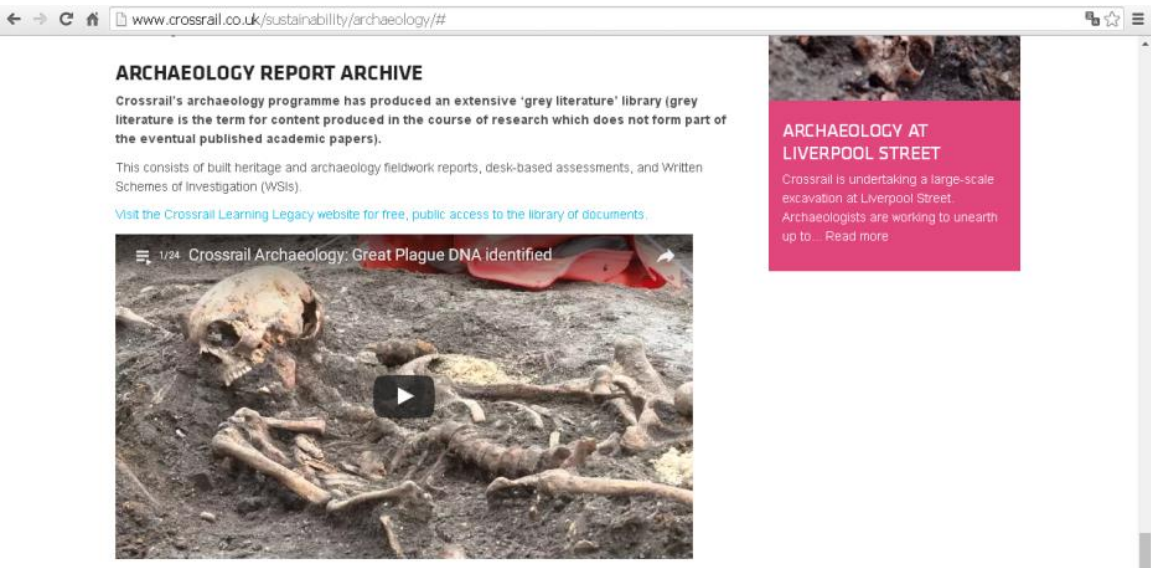
Podemos observar em baixo, na g.3) uma tabela lateral (destacada com linha vermelha), onde encontramos vários acompanhamentos arqueológicos do metro

discriminados. Quase todos apresentam fotografias e vídeos, tal como podemos verificar na imagem g.4).

g.3)

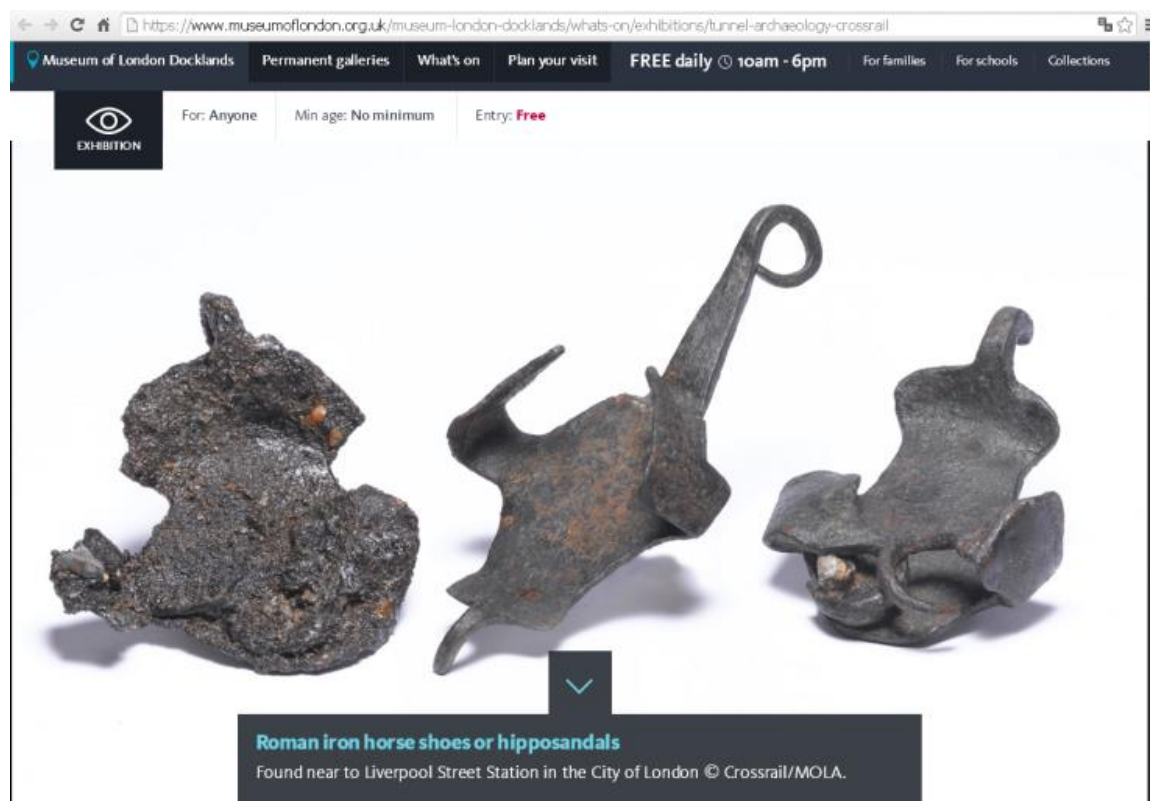


g.4)



Na próxima imagem, g.5), deparamo-nos com uma representação de exemplos do espólio arqueológico do metro da cidade.

g.5)





#### h) Metro de Paris (França)

Ao estudar o caso do Metro de Paris, descobrimos que foram realizadas algumas descobertas, ao longo dos anos.

A primeira, por nós encontrada, trata-se de fundações da *Bastille* que estão expostas na estação onde foram descobertas.

Já a segunda remonta aos anos 90 do século passado, onde destaparam vários cascos de barcos de troncos escavados em forma de canoa, datados de 2800 – 2500 a.C., apresentando-se assim como um dos mais antigos sinais de vida humana na área.

Por fim, a terceira e última, mas não de todo menos importante, segundo uma notícia do *Société du Grand Paris* do ano de 2016, aquando as escavações para a Estação de Vitry, foi descoberta uma necrópole com cerca de 250 sepulturas do início da Idade Média, uma igreja primitiva inicialmente datada entre os séculos V e IX e ainda uma rede hidráulica contemporânea – segundo a notícia, existe grande probabilidade de alcançar as fontes de Versailles (<https://www.societedugrandparis.fr/actualite/a-vitry-une-necropole-decouverte-sur-le-chantier-du-grand-paris-express>).

<b>Localização</b>	Paris, França		
<b>Site</b>	<a href="http://www.parisbytrain.com/paris-metro/">http://www.parisbytrain.com/paris-metro/</a>		
<b>Constituição</b>	Sem informação	<b>Início</b>	1898
<b>Obras em fase AIA</b>	Sim		
<b>Património Cultural</b>	<b>Arquitetura</b>		<b>Arqueologia</b>
<b>Recursos Humanos</b>	Sem informação		
<b>Comunicação Patrimonial no site</b>	Não		

(Imagem h.1) retirada do *site*: <http://mic-ro.com/metro/metrocity.html?city=Paris>

Imagem h.2) retirada do *site*: <https://www.societedugrandparis.fr/actualite/a-vitry-une-necropole-decouverte-sur-le-chantier-du-grand-paris-express>)


A primeira imagem, h.1), remete para a arquitetura, tanto interior como exterior de algumas estações.

## h.1)

mic-ro.com/metro/metrocity.html?city=Paris


um rápido acesso, coloque os seus marcadores aqui na barra de marcadores. Importar marcadores agora...

\*\*\* PARIS



The distinctive, ornate, Art Nouveau metro entrances designed by Hector Guimard are a famous synonym for Paris's metro. Some are lost but 88 of them still exist [parisinconnu.com]. RATP has given reproductions to the subways in Chicago, Lisbon, Mexico City and the MoMA in New York, and an original entrance to Montreal [metrodemontreal.com].

Photo [Daniel Alhadeff]: The entrance at Porte Dauphine station, opened in 1900, is one of the larger ones.



The elegant metro stations in Paris are mostly column-free vaults with white bevelled tiles that look similar throughout. The system was inaugurated in 1900. Everything has been refurbished for its 100th anniversary.

Photo [Mike Nguyen]: Cité station on line 4.

A imagem h.2), em baixo, ilustra um arqueólogo aquando as descobertas para a construção da Estação Vitry – no momento da descoberta da necrópole.

## h.2)

Seguro | https://www.societedugrandparis.fr/actualite/a-vitry-une-necropole-decouverte-sur-le-chantier-du-grand-paris-express


um rápido acesso, coloque os seus marcadores aqui na barra de marcadores. Importar marcadores agora...

PROJET TRAVAUX DIALOGUE FOCUS DOCUMENTATION ENTREPRISE

VOUS ÊTES ICI : ACCUEIL > A VITRY, UNE NÉCROPOLE DÉCOUVERTE SUR LE CHANTIER DU GRAND PARIS EXPRESS

### A VITRY, UNE NÉCROPOLE DÉCOUVERTE SUR LE CHANTIER DU GRAND PARIS EXPRESS

Mis à jour : 6 octobre 2016



Un archéologue de l'Inrap au chevet d'une sépulture datant du Haut Moyen-Age, à Vitry / Crédits : Société du Grand Paris - Benjamin de Diesbach

**Le chantier de fouilles archéologiques mené par l'Inrap sur le parc du coteau à Vitry Centre a révélé une nécropole de près de 250 tombes.**

**INSCRIVEZ-VOUS À LA NEWSLETTER**

Restez informé et recevez, chaque mois par e-mail, l'essentiel de l'actualité du projet.

exemple@domaine.fr

**SIMULEZ VOTRE VOYAGE**

Découvrez votre temps de parcours avec les futures lignes du Grand Paris Express.

De :

À :

### i) Metro de Roma (Itália)

No que diz respeito às construções que apresentam obras em fase de AIA, segundo o jornal online *The Local* (em Itália: [www.thelocal.it](http://www.thelocal.it)) – jornal de língua inglesa, que comunica, por toda a Europa, assuntos relacionados com a comunidade, foram encontrados vestígios no Metro de Roma, nomeadamente trinta e nove divisões com mosaicos e frescos originais, que se tenha informação.

Não obstante, no *site* oficial, onde é referido por várias vezes que as obras permaneceram interrompidas durante um significativo período de tempo devido a trabalhos arqueológicos, nunca são mencionados os frutos desses trabalhos. No entanto, como podemos ver no jornal electrónico referido em cima, numa notícia assinada por Patrick Browne, estará a ser construído um museu que é anunciado como sendo o primeiro Museu Arqueológico numa estação de metro do mundo, o *Rome Mulls Metro Museum*.

Localização	Roma, Itália			
Site	<a href="http://www.romametropolitane.it/">http://www.romametropolitane.it/</a>			
Constituição	1930s	Início	1948	
Obras em fase AIA	Sim			
Património Cultural	Arquitetura	Sim	Arqueologia	Sim
Recursos Humanos	Sem informação			
Comunicação Patrimonial no site	Não			

Em quase todos os *sites* relativos ao Metro de Roma e ao seu Património Cultural pesquisados, é dito que as obras para o metro foram várias vezes interrompidas devido a achados arqueológicos, com exceção de uma notícia no *The Local* (<http://www.thelocal.it/20160517/rome-mulls-metro-museum-after-new-line-works-unearth-ruin>). Encontramos também, no *site* MICROBITS (<http://micro.com/metro/metrocity.html?city=Rome>) a referência de que a cidade de Roma irá ter, estimado para 2020, a primeira estação subterrânea arqueológica do mundo.

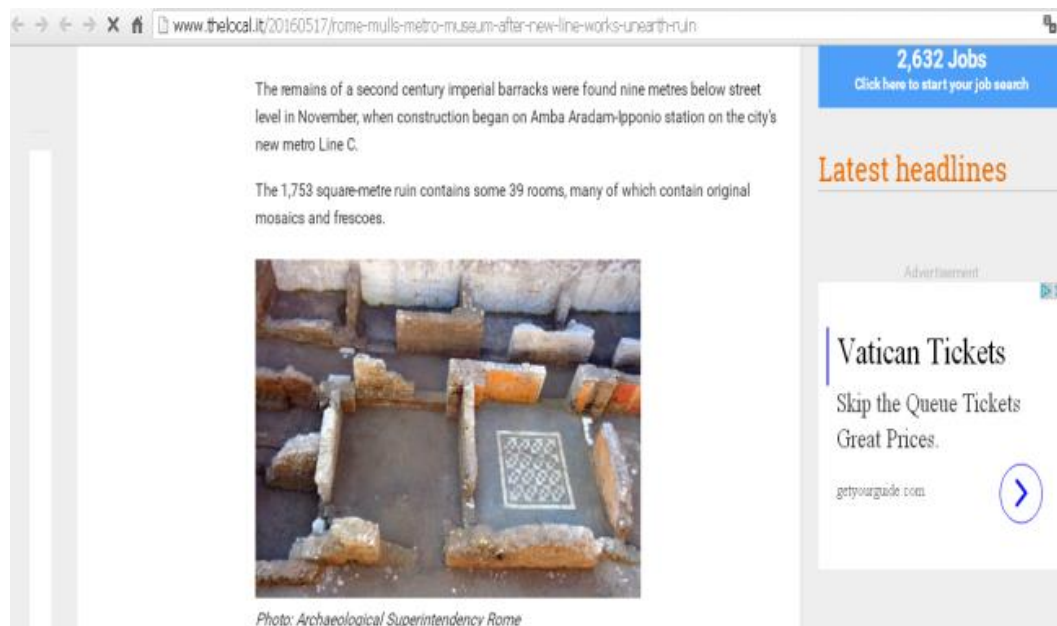
(Imagens retiradas dos *sites* mencionado aqui)

As imagens que se seguem, i.1) e i.2), dizem então respeito à notícia referida do *The Local*, onde podemos ver duas fotografias dos achados arqueológicos construídos.

i.1)



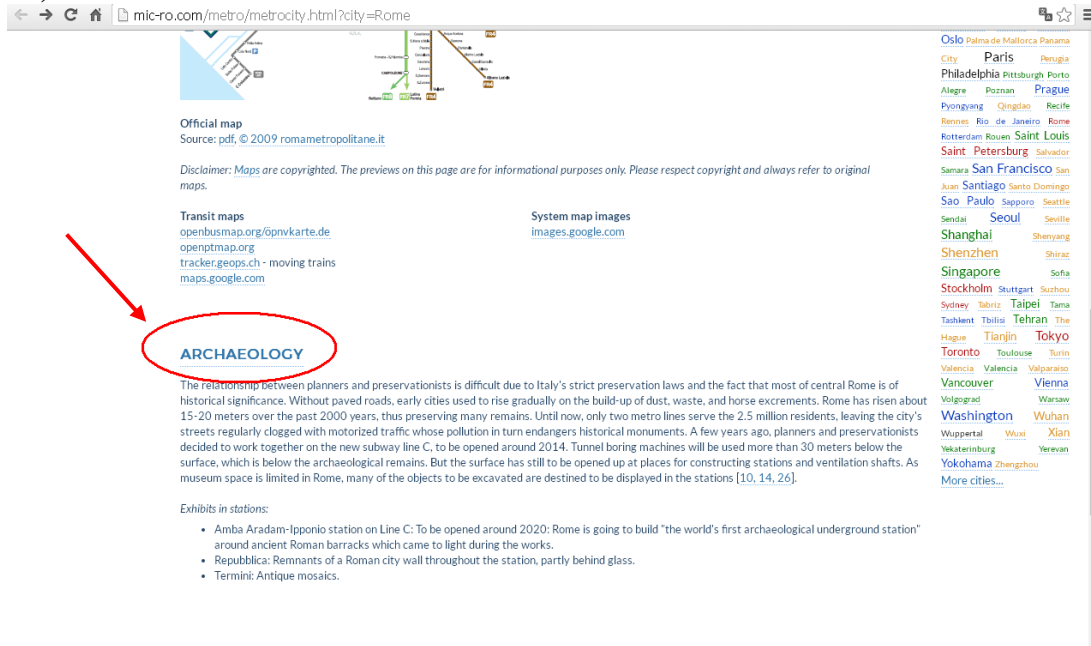
i.2)



A seguinte imagem, i.3), foi retirada do segundo *site* mencionado. Nela podemos encontrar um pequeno parágrafo respeitante a vários vestígios arqueológicos encontrados durante a construção do metro.



i.3)



A fotografia que se segue, i.4), foi cedida pela Doutora Iva Botelho e capta o momento das escavações arqueológicas para a construção da linha C do Metro de Roma, a linha que, segundo o jornal *The Local*, albergará o primeiro museu arqueológico numa estação – o *Rome Mulls Metro Museum*.

i.4)





## j) Metro de Nápoles (Itália)

Concluída a pesquisa para o Metro de Nápoles, fomos também confrontados, com informação limitada relativa ao seu Património Cultural e, consequentemente, à sua divulgação.

Todavia, tomou-se conhecimento sobre o achado de um Templo Romano, que se encontra integrado na arquitetura da respetiva estação onde foi descoberto. Mais é divulgado o facto de que outros achados estão expostos, sendo que alguns estão espalhados pelas estações, e outro em exposição no *National Archaeological Museum*.

Localização	Nápoles, Itália			
Site	<a href="http://www.napoliunplugged.com">http://www.napoliunplugged.com</a>			
Constituição	Sem informação	Início	1993	
Obras em fase AIA	Sim			
Património Cultural	Arquitetura	Sim	Arqueologia	Sim
Recursos Humanos	Sem informação			
Comunicação Patrimonial no site	Não			

No *site* do metro é visível uma ligação que aborda a questão da Nápoles Subterrânea, dividida em quatro partes, no entanto, tentamos aceder a essas ligações, a página não é encontrada. Sobre as escavações que levaram à construção do Metro de Nápoles, descobrimos que um templo romano integra parte da arquitetura da Estação Duomo, e os restantes achados estão expostos, sendo que alguns se encontram nas estações e outros no *National Archaeological Museum*, mesmo em cima da estação.

(Imagens j.1), j.2) e j.3) retiradas do *site* do metro (em cima);  
Imagens j.4) e j.5) retiradas do *site*: (<http://mic-ro.com/metro/metrocity.html?city=Naples>:  
Imagem k.6) retirada do *site*:  
([http://cir.campania.beniculturali.it/museoarcheologiconazionale/percorso/nel-museo/P\\_RA42/?searchterm=metropolitana](http://cir.campania.beniculturali.it/museoarcheologiconazionale/percorso/nel-museo/P_RA42/?searchterm=metropolitana)).

Se pesquisarmos por *archaeology* [imagem j.1)], surgem várias ligações, entre as quais a *Subterranean Naples* [imagem j.2)] que, por sua vez, nos apresenta um outro conjunto de ligações [imagem j.3)] – como já foi referido, as páginas desse conjunto de ligações não são encontradas.

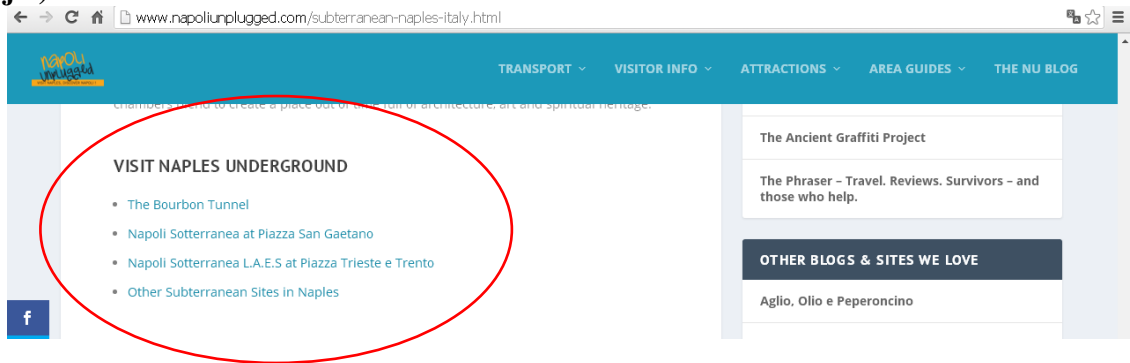
j.1)

The screenshot shows the homepage of the Napoli Unplugged website. The browser address bar displays [www.napoliunplugged.com/?s=archeology](http://www.napoliunplugged.com/?s=archeology). The website has a blue header with navigation links: Eat & Drink, Stay, Shop, Services, Nightlife, Explore & Learn, and News & Events. Social media icons for Facebook, Twitter, Pinterest, and Instagram are also present. A search bar in the top right corner contains the word "archeology". Below the header, there are more navigation links: TRANSPORT, VISITOR INFO, ATTRACTIONS, AREA GUIDES, and THE NU BLOG. The main content area is titled "SEARCH RESULTS FOR:" and displays two search results. The first result is for "THE NAPLES WEEKENDER - FEBRUARY 9TH - 12TH, 2017" with a featured image of chocolate. The second result is for "THE NAPLES WEEKENDER - FEBRUARY 2ND - 5TH, 2017" with a featured image of a marathon runner. To the right of the search results, there is a "GET THE GUIDE!" section with a featured image of a book titled "NAPOLI UNPLUGGED GUIDE TO NAPLES" and a "BUY NOW" button. Below this is an "ADVERT" section with a featured image of an Amazon.com banner for "Save Up to 20% on Books".

j.2)

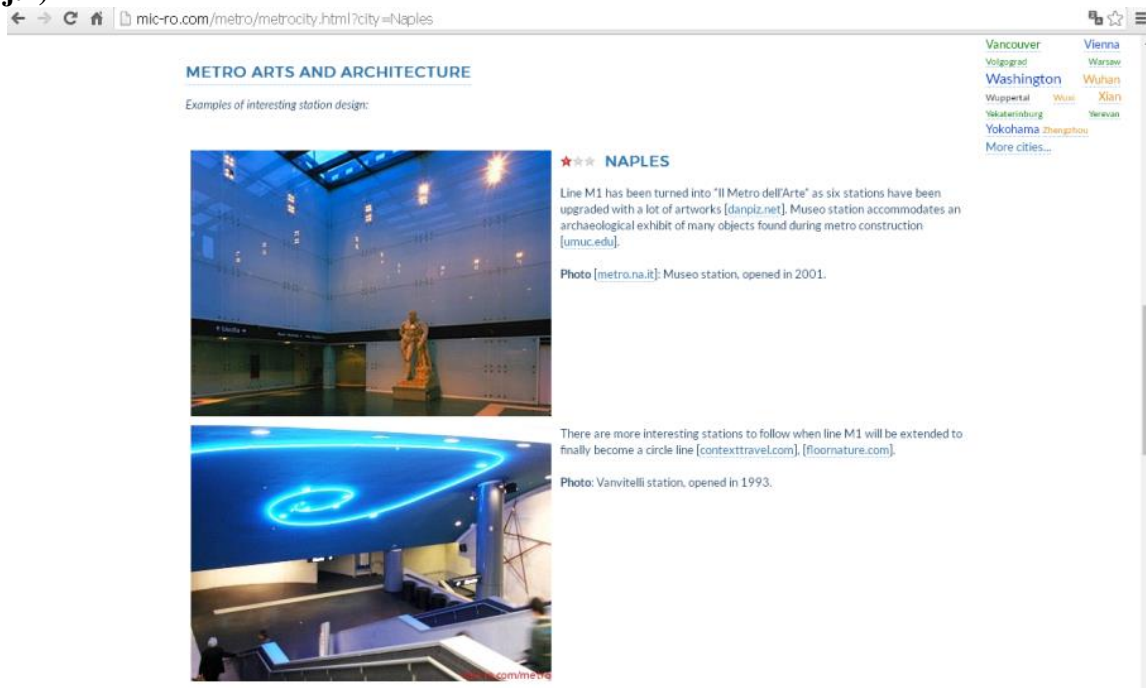
The screenshot shows the article page for "SUBTERRANEAN NAPLES - THE CITY BENEATH THE CITY" on the Napoli Unplugged website. The browser address bar displays [www.napoliunplugged.com/?s=archeology](http://www.napoliunplugged.com/?s=archeology). The website has a blue header with navigation links: TRANSPORT, VISITOR INFO, ATTRACTIONS, AREA GUIDES, and THE NU BLOG. The main content area features a large image of a tunnel entrance. Below the image, the article title "SUBTERRANEAN NAPLES - THE CITY BENEATH THE CITY" is displayed, followed by the author "Posted by Bonnie Alberts" and the date "Oct 20, 2010". The article text describes the restoration of the historic underground city's fragile architecture. A "READ MORE" button is located at the bottom of the article. To the right of the article, there is a sidebar with a list of "sites of the Bay of Naples" including Broken Columns, Ciao Amalfi, Figs & Lemons, Hiking Campania, Juliet's Journey, Little Girl Big World, Naples Politics, Pompeian Connections, Positano Daily Photo, Sauced & Found, Savour The Sannio, Simo Capecchi, The Ancient Graffiti Project, and The Phraser. At the bottom of the sidebar, there is a section titled "OTHER BLOGS & SITES WE LOVE".

j.3)

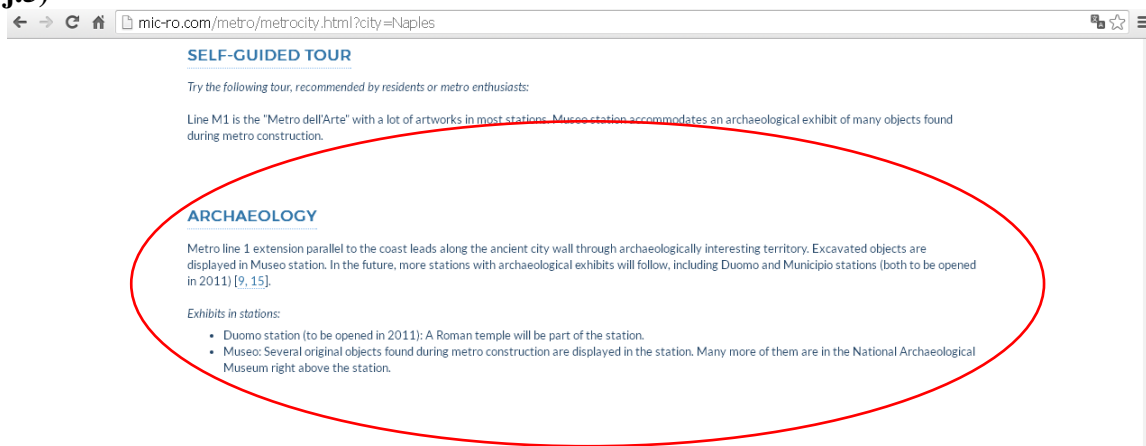


Nas imagens j.4) e j.5), abaixo, vemos, respectivamente, fotografias de estações de metro e um pequeno apontamento acerca de alguns vestígios arqueológicos.

j.4)

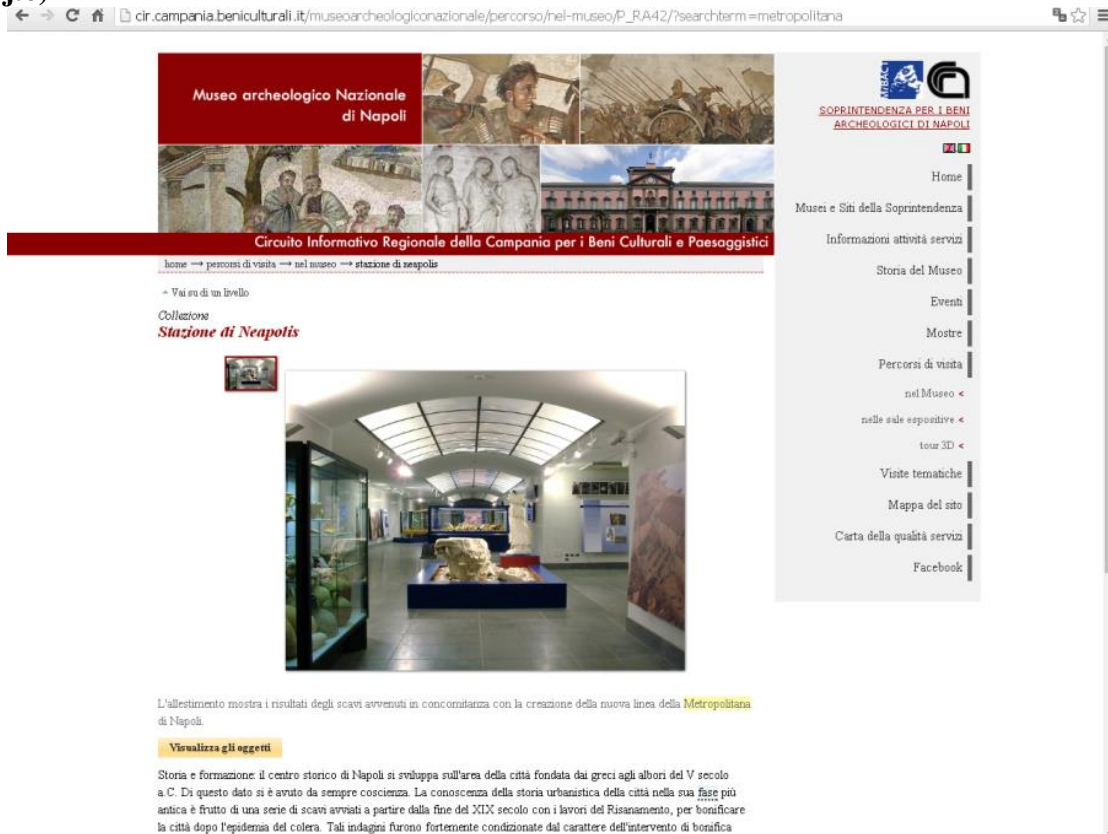


j.5)



Por fim, nesta última imagem, j.6), vemos uma fotografia da exposição dos vestígios.

j.6)



### **k) Metro de Copenhaga (Dinamarca)**

Para o Metro de Copenhaga apenas foram descobertas referências ao Património Cultural encontrado aquando as construções, no *site* do metro, quando a pesquisa foi executada em dinamarquês.

Para além dessas referências, existe também mesmo no *site* uma ligação direta para a página eletrónica do Museu de Copenhaga, onde estão discriminados todos os acompanhamentos arqueológicos por eles realizados para a construção do sistema – foi verificado que grande parte dos acompanhamentos arqueológicos foi feita por parte dos arqueólogos do museu –, o que fizeram, o que encontraram e os procedimentos seguidos.

Após um estudo dessas ligações do *site* do museu, podemos então dizer que, aquando a construção do Metro de Copenhaga, foi encontrado um grande espólio de Património Cultural.

Exemplificando, foram descobertos materiais em várias estações espalhadas pela cidade: porcelanas de vidro e fragmentos de tijolos vermelhos, que datam da segunda metade do século XIX até meados do século seguinte, partes da fundação da Igreja de Frederik, poços, canalizações e ruas inteiras de lajeado, vasos e utensílios vikings.

Nas escavações para a Estação de Kongens Nytorv foram descobertos restos de uma das três portas de entrada e saída da capital fortificada, onde estaria um porto – Porto Báltico [haveria rumores de que este porto estaria em Kongens Nytorv, no entanto não se sabia onde, uma vez que a cidade expandiu, do século XVII, provavelmente construída por Christian IV (Christian Firtal na Dinamarca e Christian Kvarf ou Quart na Noruega)]. Encontraram ainda uma cabeça animal que enfeitaria a entrada.

É também referido que, numa das zonas mais antigas da cidade, para construção de uma estação, as obras foram realizadas sem acompanhamento arqueológico, portanto, aquilo que ainda lhes foi possível identificar, apresentava-se muito danificado.

Todas as descobertas do metro podem ser vistas no Museu de Copenhaga – Exposição *Fra undergrund til fund*, em inglês *The discoveries from the underground* – que, segundo consta, está continuamente a ser ampliada.

Após uma tradução de dinamarquês para inglês, e sabendo de antemão que alguns dos acompanhamentos arqueológicos foram realizados por arqueólogos do Museu, ficamos na dúvida se existe na instituição algum profissional da área.

<b>Localização</b>	Copenhaga, Dinamarca		
<b>Site</b>	<a href="http://www.intl.m.dk/#/">http://www.intl.m.dk/#/</a>		
<b>Constituição</b>	1993	<b>Início</b>	1997
<b>Obras em fase AIA</b>	Sim		
<b>Património Cultural</b>	<b>Arquitetura</b>	Sim	<b>Arqueologia</b> Sim
<b>Recursos Humanos</b>	Sem informação		
<b>Comunicação Patrimonial no site</b>	Sim		

Tal como descrito no texto, Copenhaga apresenta-se como uma pequena mina de Património Cultural.

Na página de *internet* do metro, quando a pesquisa é feita em dinamarquês, são inúmeras as referências, incluindo texto e imagem, aos achados arqueológicos. No entanto, assim que a pesquisa é feita com o *site* em inglês, essas referências não são encontradas.

O modo de comunicação pode ser observado nas imagens que se seguem.

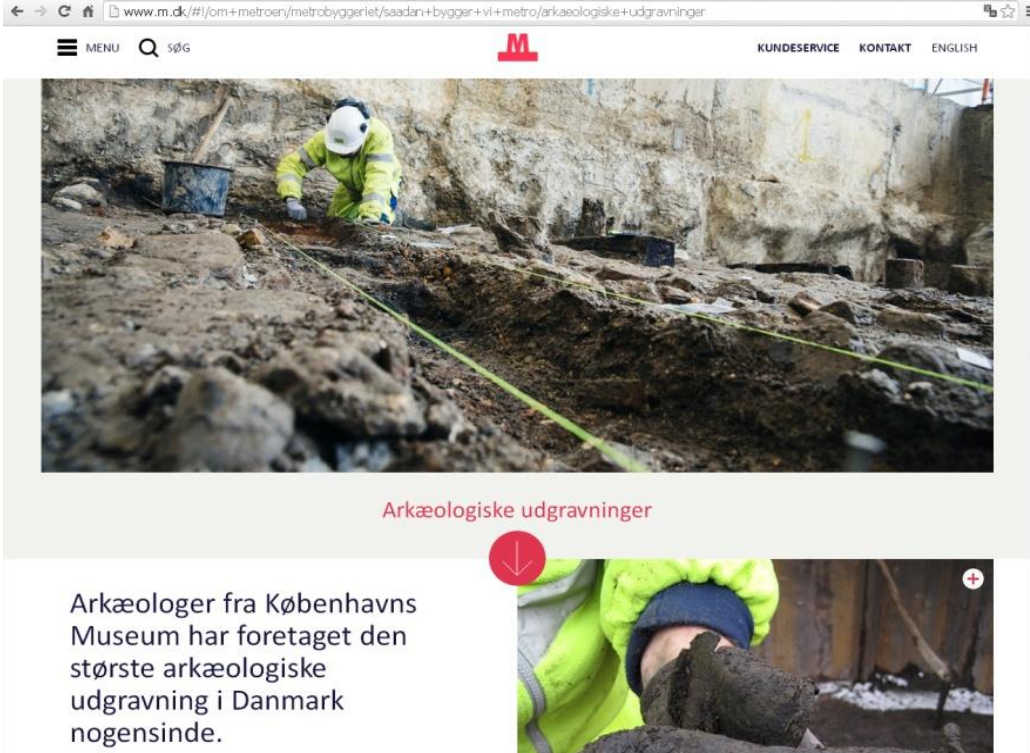
(Imagens k.1) e (k.2) retiradas do *site*: <http://www.m.dk/#!/om+metroen/metrobyggeriet/saadan+bygger+vi+metro/arkaeologiske+udgravninger>;

Imagens k.3) retirada do *site*: <http://cphmuseum.kk.dk/artikel/metro-cityring>;

Imagem k.4) retirada do *site*: <http://cphmuseum.kk.dk/en/indhold/metro-excavations>).

As próximas imagens, k.1) e k.2), são referentes à página de *internet* do Metro de Copenhaga, relativas às descobertas arqueológicas.

### k.1)

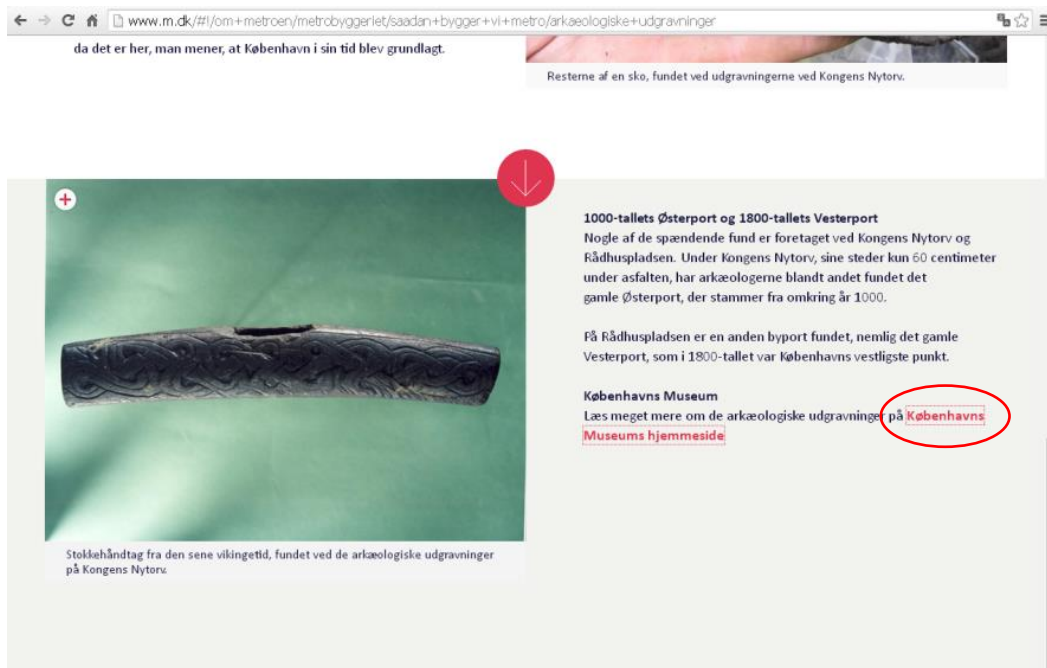


Arkæologiske udgravninger

Arkæologer fra Københavns Museum har foretaget den største arkæologiske udgravning i Danmark nogensinde.

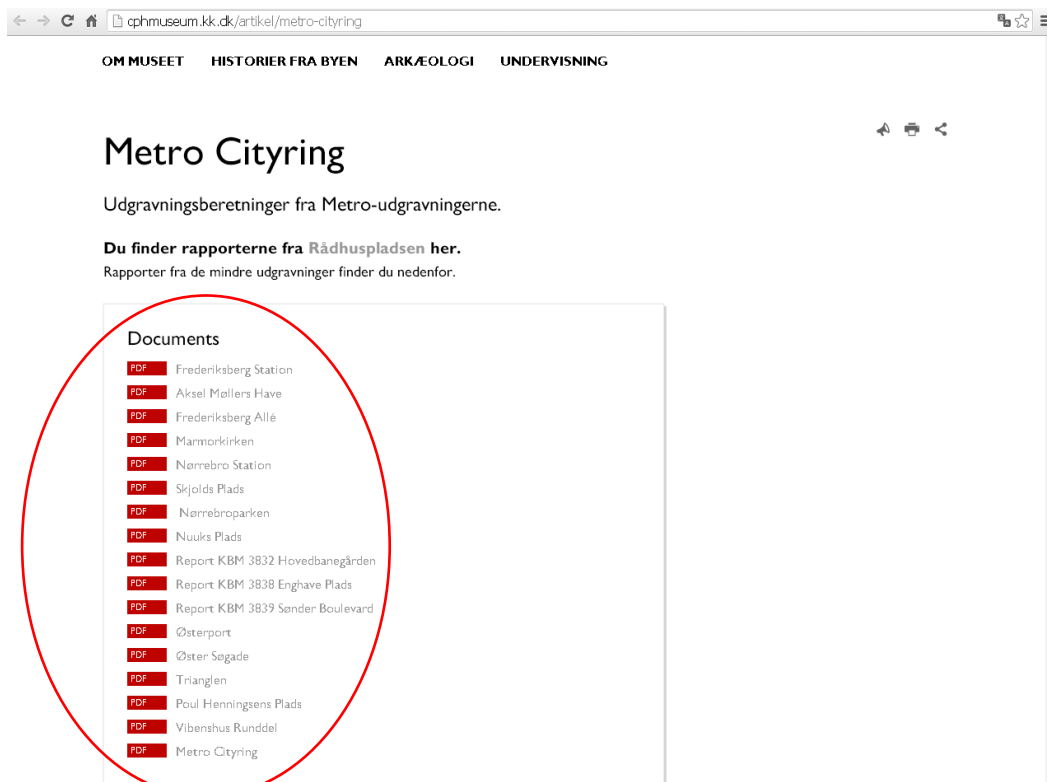


k.2)



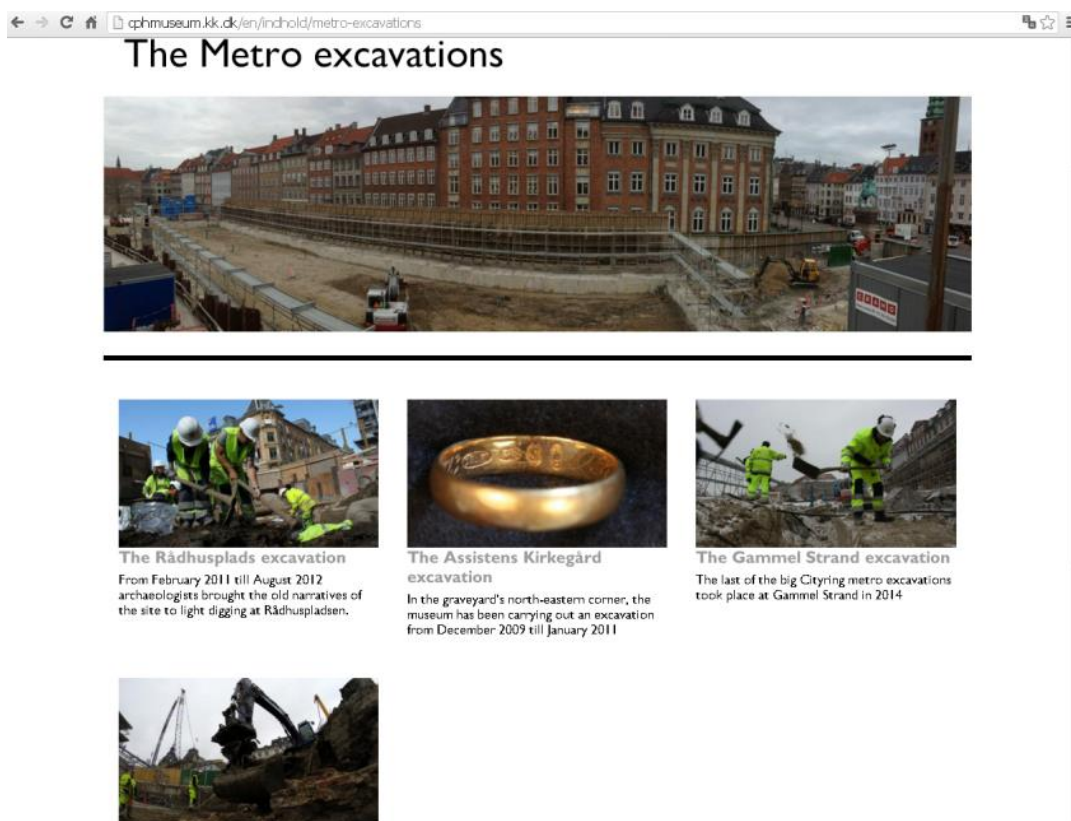
A imagem k.2), apresentada acima, mostra uma ligação direta (rodeada a vermelho) para o *site* uma página do Museu de Copenhaga, onde se encontram discriminadas algumas intervenções arqueológicas para a construção da linha de metro, como podemos ver na imagem que se segue, k.3).

k.3)



A imagem k.4), em baixo, é alusiva a uma outra ligação do Museu relativa às escavações e ao espólio.

k.4)





### 1) Metro de Berlim (Alemanha)

Com as obras para a construção da extensão linha U-5, segundo diz Charles Hawley em 2010 para o Jornal *Speigel Online [International]* (<http://www.spiegel.de/international/zeitgeist/buried-in-a-bombed-out-cellar-nazi-degenerate-art-rediscovered-in-berlin-a-727971.html>) – jornal alemão com uma secção internacional, comunicada em inglês -, foram encontrados inúmeros vestígios de Património cultural.

Nessa altura, o Major Klaus Wowereit anunciou ao público as descobertas realizadas e, por entre uma vasta coleção, destacam-se onze esculturas do século XX «by such artists as Otto Freundlich, Naom Slutzky and Marg Moll, among others -- were on the list of artworks branded as undesirable by the Nazis. All were thought to have been lost forever». Estamos então perante obras de arte degenerada.

<b>Localização</b>	Berlim, Alemanha			
<b>Site</b>	<a href="https://www.berlin.de/en/public-transportation/1742343-2913840-underground-subway.en.html">https://www.berlin.de/en/public-transportation/1742343-2913840-underground-subway.en.html</a>			
<b>Constituição</b>	Sem informação		<b>Início</b>	1902
<b>Obras em fase AIA</b>	Sim			
<b>Património Cultural</b>	<b>Arquitetura</b>	Sim	<b>Arqueologia</b>	Sim
<b>Recursos Humanos</b>	Sem informação			
<b>Comunicação Patrimonial no site</b>	Não			

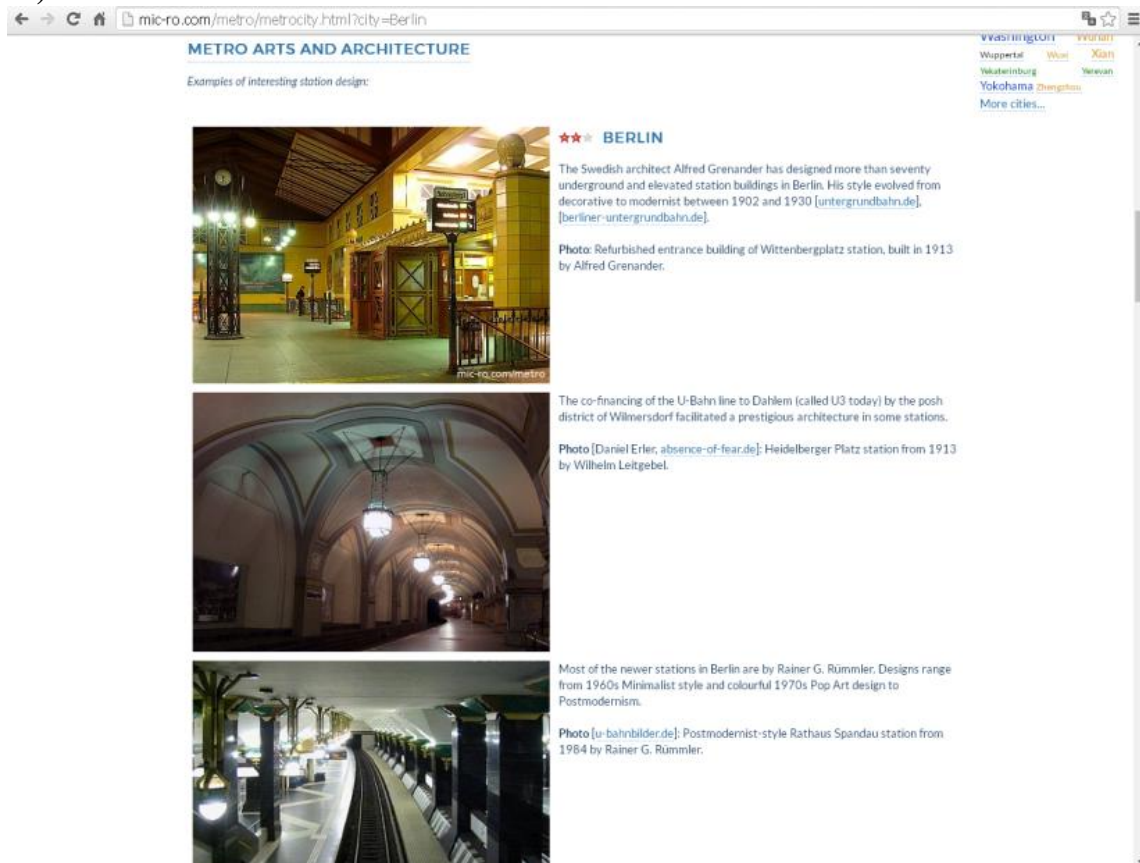
De todos os metros estudados, o de Berlim é um dos que apresenta menos informação acerca de vestígios de Património Arqueológico que possam ter encontrado, não havendo, por isso, qualquer referência a modos de comunicação do mesmo.

Porém, no *site* <http://mic-ro.com/metro/metrocity.html?city=Berlin> podemos verificar a importância das estações e do seu desenho e ainda todos os museus relacionados com o metro.

(ambas as imagens são retiradas do *site* indicado).

A primeira imagem, l.1), mostra-nos fotografias do interior de algumas estações com breves legendas explicativas complementares;

1.1)



A imagem 1.2), que se segue, mostra-nos os museus relacionados com o metro da cidade:

- U-Bahn Museum;
- S-Bahn-Museum;
- Depot for Municipal Transport.

1.2)

mic-ro.com/metro/metrocity.html?city=Berlin

The S-Bahn between Alexanderplatz and Savignyplatz provides a good overview of the city. Note Hauptbahnhof station on the way for the modern glass architecture. Walk 500 m south-east through Grolmannstraße to Uhlandstraße station and walk or take line U1 to Wittenbergplatz. Take a look at the restored Historism-style station from outside and inside, then take line U3 from there to the vaulted Heidelberger Platz station. Continue to Krumme Lanke open-air-station and walk a kilometer south to the spectacular Art Nouveau-style Mexikoplatz S-Bahn station. Take line S1 to Potsdamer Platz. The concourse from 1939 is notable for its interestingly lit columns. Take line U2 to Alexanderplatz for some good examples of architecture by Alfred Grenander and change to line U8 to Herrmannstraße for more examples. For Pop-Art stations by architect Rainer G. Rümmler, take line U7 and watch out between Fehrbelliner Platz and Rohrdamm. For Rümmler's lavish 1980s style, continue to Rathaus Spandau or take line U8 from Franz-Neumann-Platz to Wittenau.

### METRO MUSEUMS

■ **U-Bahn-Museum.** An exhibition of signals, signage, ticket machines and other metro-related objects. Historical trains are used on special tours. Since 1999. Location: Abandoned control centre in a metro station. At Olympia-Stadion metro station. Hours (check before visiting): On the second Saturday of each month 10:30 to 16:00. Admission: 2 EUR. Reference: [ag-berliner-u-bahn.de](http://ag-berliner-u-bahn.de) (official website), [bvg.de](http://bvg.de).

■ **S-Bahn-Museum.** Thousands of artifacts from the unsteady history of Berlin's commuter metro between world war, cold war, re-unification and today. Everything outside the showcases may be touched. The permanent exhibition is being continuously updated. Since 1996. Location: Unused transformer substation. Address: Rudolf-Breitscheid-Straße 203, 14482 Potsdam. At Griebnitzsee (S7) metro station. Hours (check before visiting): April through November on the second weekend of each month, Saturday and Sunday 11:00 to 17:00. Admission: 2 EUR. Features: Special exhibitions, museum shop, guided tours upon appointment. Reference: [s-bahn-museum.de](http://s-bahn-museum.de) (official website).

■ **Depot for Municipal Transport (Monumentenhalles).** The usually closed train collection of the German Museum of Technology (Deutsches Technikmuseum) houses more than fifty historical vehicles of municipal transport, including horse trams, trams, buses, U-Bahn (metro), S-Bahn (commuter rail), M-Bahn (Maglev) trains and special vehicles in a hall of 4,000 square meters. The train depot is linked to the main museum building with a historical railway. Since 1995. Location: Historical train depot. Address: Monumentenstrasse 15, At Yorkstrasse metro station. Hours (check before visiting): Only annually on Sundays in September, 10 am to 6 pm. Admission: free. Reference: [sdtb.de](http://sdtb.de), [sdtb.de](http://sdtb.de) (official website).

### ABANDONED LINES

Berlin had 15 stations in the middle of the city closed after the wall went up in 1961, but these have now all re-opened since 1989. The sections of the Western network that passed under East Berlin were: Stadtmittel to Schwartzkopffstr. (line U6), Bernauer Str. to Heinrich-Heine-Str. (line U8), Potsdamer Platz to Nordbahnhof (lines S1, S2). During that period, all trains on those lines were pulling slowly through the dimly lit stations, where occasionally one or two armed GDR soldiers could be seen guarding the empty platforms.

### m) Metro de Viena (Áustria)

No caso do Metro de Viena, são vários os achados ocorridos. De entre os quais se podem destacar, vestígios do período romano, brasões de armas do renascimento, que enfeitavam as paredes das muralhas, uma capela datada de 1250 encontrada quando furado o solo que atravessa a Catedral de Santo Estêvão, sendo ela a Capela de São Virgílio, e ainda restos das muralhas da cidade.

Para dar conhecimento dos achados à população, apenas são mencionadas exposições nas estações de metro.

<b>Localização</b>	Viena, Austria			
<b>Site</b>	<a href="https://www.wien.info/en/travel-info/transport/subway">https://www.wien.info/en/travel-info/transport/subway</a>			
<b>Constituição</b>	Sem informação	<b>Início</b>	1968	
<b>Obras em fase AIA</b>	Sim			
<b>Património Cultural</b>	<b>Arquitetura</b>	Sim	<b>Arqueologia</b>	Sim
<b>Recursos Humanos</b>	Sem informação			
<b>Comunicação Patrimonial no site</b>	Não			

Em Viena, para além do grande espólio de Património Cultural encontrado, não foi encontrada nenhuma informação no *site* do metro.

Apenas sabemos, pelo METROBITS (<http://micro.com/metro/metrocity.html?city=Vienna>) que foram feitas exposições desses mesmos achados nas estações de onde foram retirados.

(Ambas as imagens são do *site* já mencionado METROBITS).

A imagem m.1), em baixo, mostra-nos duas fotografias de estações de metro. Uma do exterior e outra do interior.

m.1)

mic-ro.com/metro/metrocity.html?city=Vienna

### METRO ARTS AND ARCHITECTURE

Examples of interesting station design:

★★★ VIENNA

The Art Nouveau Stadtbahn stations have been consistently planned by the renowned architect Otto Wagner and date back as far as 1898 when the city rail system was inaugurated [wienet.at]. Most stations have been beautifully renovated and integrated into the metro system.

Photo [bigfoto.com]: Karlsplatz station pavilion built in 1898.

Some of Vienna's elegant modern metro stations are decorated with works of art.

Photo [hs-st-paul.ksn.at]: Volkstheater station with mosaic friezes by Anton Lehndner.

A imagem seguinte m.2) apresenta dois pequenos apontamentos. Um sobre os museus relacionados com o metro, sendo eles o Wiener Straßenbahnmuseum e o Otto Wagner Pavilion, e ainda um outro sobre arqueologia do metro e suas exposições.

m.2)

mic-ro.com/metro/metrocity.html?city=Vienna

### METRO MUSEUMS

■ **Wiener Straßenbahnmuseum.** Tram museum with little reference to the subway. Since 1972. Location: Historic maintenance station. Address: Straßenbahnremise Erdberg, Wien 3, entrance at Ludwig-Koeßler-Platz (near Stadionbrücke). At Schlachthausgasse metro station. Hours (check before visiting): May through September on Saturdays, Sundays, and public holidays 9:00 - 16:00. Reference: [wien-tramwaymuseum.org](http://wien-tramwaymuseum.org) (official website).

■ **Otto Wagner Pavilion.** A permanent exhibition documenting the life and work of Vienna's most influential architect Otto Wagner. The exhibition includes the Stadtbahn project from 1898 that is today part of the metro network. Wagner was engaged not only in the Art Nouveau station designs but in the whole artistic vision of the urban railway, from the largest viaduct to the slimmest handrail. The exhibition also includes "non-metro" works of the architect, like the famous Postsparkasse building. Since 2005. Location: A former entrance building of Karlsplatz urban rail station. Address: Karlsplatz, A-1040 Wien. At Karlsplatz metro station. Hours (check before visiting): April to October 9:00 to 18:00 except Mondays. Closed 1 May. Admission: 2 EUR, Sundays free. Reference: [wienmuseum.at](http://wienmuseum.at) (official website).

### ARCHAEOLOGY

The capital of Austria began metro construction in 1969, an opportunity already being eagerly awaited by historians. Archaeologists have been involved from the very beginning of the construction work and could sometimes even helpfully warn the engineers about obstacles in the soil. The efficient cooperation resulted in lots of important archaeological findings while unexpected delays could be minimized. A subset of the artifacts is now displayed in a few stations [13].

Exhibits in stations:

- Rochusgasse: Exhibits showing finds from the Roman age.
- Schwedenplatz: Coats of arms that decorated the city wall in the Renaissance era.
- Stephansplatz: The Virgil chapel, dating back to 1250, was excavated under the Stephansdom cathedral during metro construction. It can be seen through windows from the station's concourse level.
- Stubentor: Remains of the old city wall.

#### n) Metro de Budapeste (Hungria)

Para o caso de Budapeste não nos foi possível recolher informações relativas ao Património Cultural e, consequentemente, à sua comunicação.

Todavia, sabemos que a Linha Millennium Underground Railway foi classificada, no ano de 2002, pela UNESCO como *World Heritage* (<http://whc.unesco.org/en/list/400>). Segundo o *site*, para além de se ter como o primeiro sistema subterrâneo na Europa Continental (1893) – construído por baixo da Andrassy Avenue –, apresenta-se como um exemplo de sucesso de soluções de planificação aliadas às mais recentes técnicas (na altura), demarcando-se como o emergir de uma sociedade moderna.

Existe ainda um museu em uma das suas estações – *Millennium Underground Museum* – onde a entrada é livre mediante a apresentação do bilhete do transporte.

<b>Localização</b>	Budapeste, Hungria			
<b>Site</b>	<a href="https://www.bkv.hu/en/">https://www.bkv.hu/en/</a>			
<b>Constituição</b>	1870	<b>Início</b>	1893	
<b>Obras em fase AIA</b>	Sim			
<b>Património Cultural</b>	<b>Arquitetura</b>	Sim	<b>Arqueologia</b>	Sem informação
<b>Recursos Humanos</b>	Sem informação			
<b>Comunicação Patrimonial no site</b>	Não			

No Metro de Budapeste, para além de não ter sido encontrada informação acerca de vestígios arqueológicos, nem no *site* do metro nem em outro *site*, existe um museu numa das estações, *Millennium Underground Museum*, como podemos ver em <http://visitbudapest.travel/guide/budapest-attractions/millennium-underground/>. Estação essa que integra a Linha *Millennium Underground Railway*, classificada pela UNESCO como *World Heritage*.

Apesar de, no *site* do metro, não haver informação sobre Património Arqueológico, na primeira página aparecem-nos pequenas montagens que ilustram património da cidade, convidando as pessoas a visitar os museus.

(A imagem n.1) retirada do *site* mencionado em cima;  
A imagem n.2) retirada do *site*: (<http://www.bkv.hu/en/>);  
As imagens n.3) e n.4) retiradas do *site*: <http://welovebudapest.com/budapest.and.hungary/retro.railways.ride.the.continent.s.oldest.metro.in.budapest>).

A imagem que se segue, n.1), ilustra a já mencionada linha Millennium Underground Railway, classificada pela UNESCO como World Heritage.

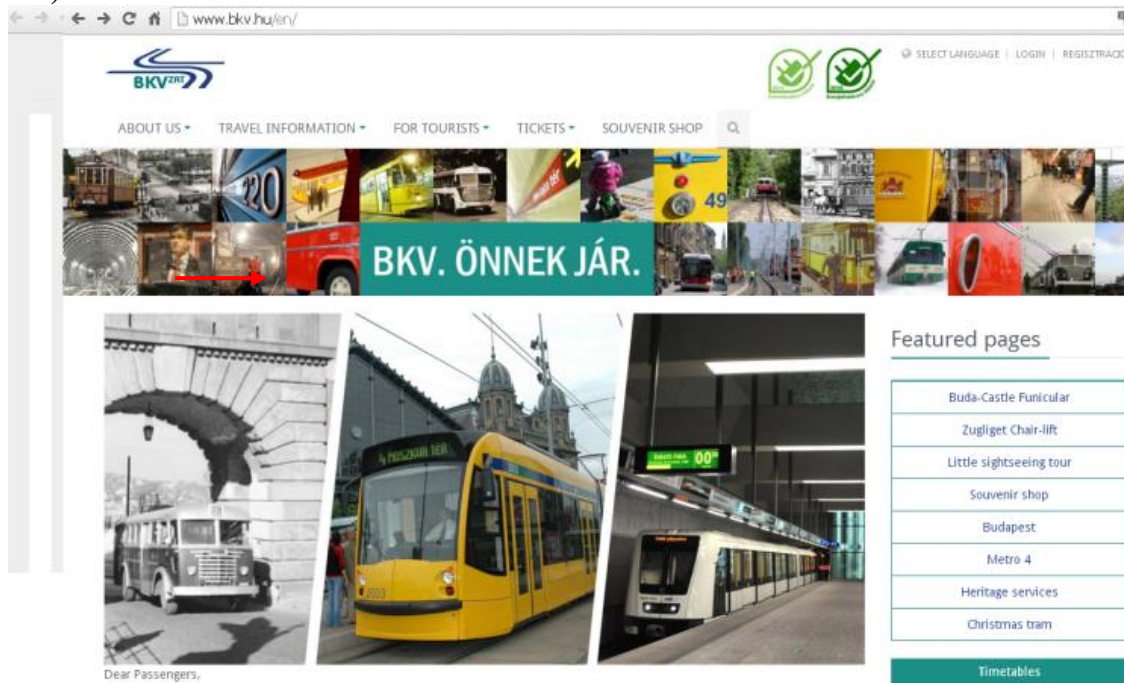


n.1)



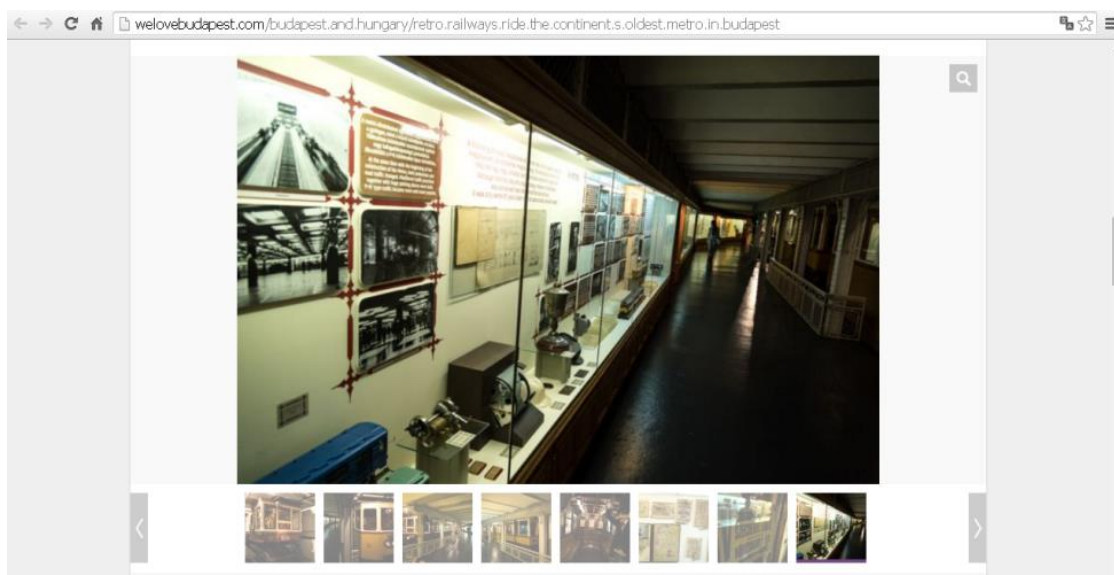
Segue-se a imagem n.2), que diz respeito à página principal do *site* do metro.

n.2)

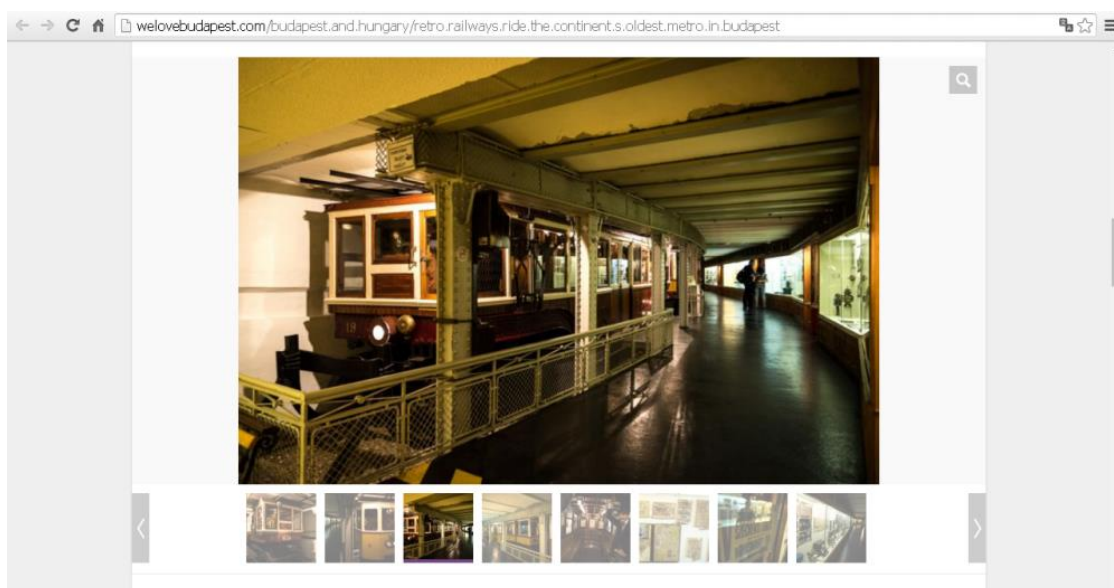


As imagens n.3) e n.4), em baixo, dizem respeito ao *Millennium Underground Museum*.

**n.3)**



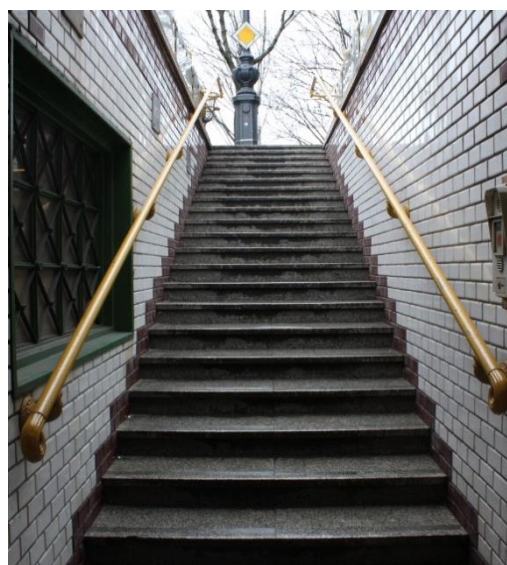
**n.4)**



A sequência de fotografias que se segue, n.5), é relativa às Estação Kódaly Körönd. Tiradas no dia 7 de março de 2017.



n.5)



### o) Metro de Sofia (Bulgária)

No que respeita ao caso do Metro de Sofia, apenas consta a descoberta de ruínas de antigas muralhas da cidade, nomeadamente vestígios trácios e romanos que serão incorporados nas arquiteturas da estação.

<b>Localização</b>	Sofia, Bulgária			
<b>Site</b>	<a href="https://www.metrosofia.com/en/">https://www.metrosofia.com/en/</a>			
<b>Constituição</b>	1969	<b>Início</b>	1998	
<b>Obras em fase AIA</b>	Sim			
<b>Património Cultural</b>	<b>Arquitetura</b>	Sim	<b>Arqueologia</b>	Sim
<b>Recursos Humanos</b>	Sem informação			
<b>Comunicação Patrimonial no site</b>	Não			

No *site* do Metro de Sofia não foram encontrados quaisquer vestígios relativos ao Património Cultural descoberto aquando as escavações para a construção do sistema. Encontramos, no entanto, e mais uma vez, no METROBITS (<http://metro.com/metro/metrocity.html?city=Sofia>) a informação de que foram descobertos vestígios trácios e romanos de antigas muralhas da cidade que irão integrar a arquitetura da estação. Do mesmo modo, peças de cerâmica são também expostas nas estações. Foram ainda encontradas fundações de duas igrejas medievais e um painel de mosaico romano, mas da sua divulgação não se sabe nada, com exceção de uma ou duas notícias.

(Imagem o.1) retirada do *site*: (<http://www.novinite.com/articles/114430/Metro+Helps+Make+Downtown+Sofia+Top+Archaeology+Complex>);

Imagem o.2) retirada do *site* METROBITS (em cima);

Imagem o.3), retirada do *site*: <http://www.tmbulgaria.com/en/articles/Sofia-opens-a-new-subway-station-with-archeological-exhibition/3333/index.html>).

A primeira imagem apresentada, o.1), mostra-nos uma fotografia das escavações arqueológicas aquando da construção do metro

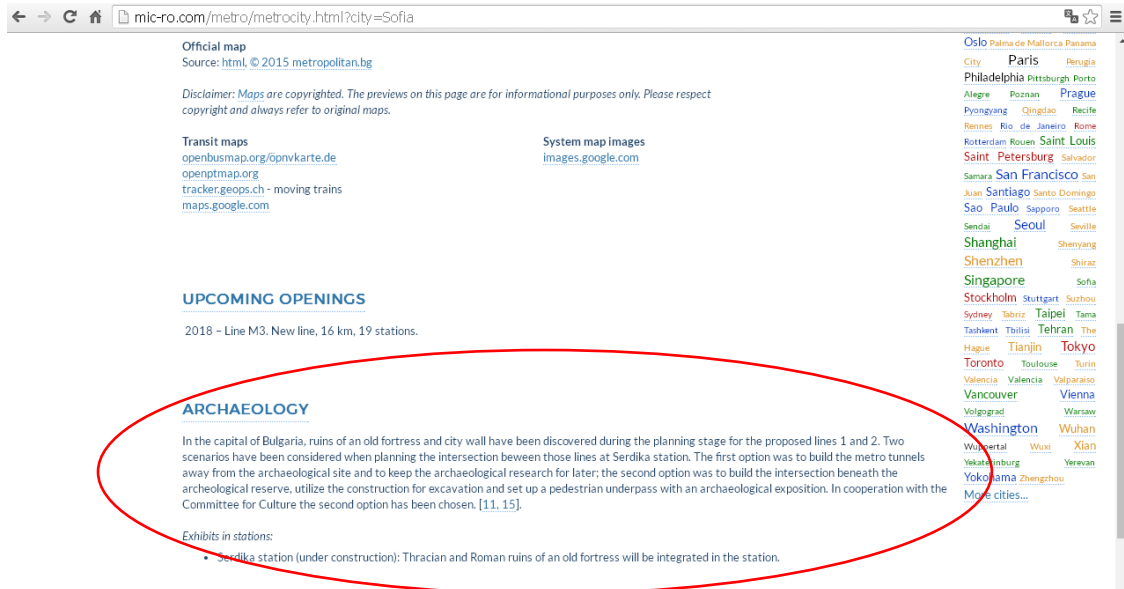
#### o.1)





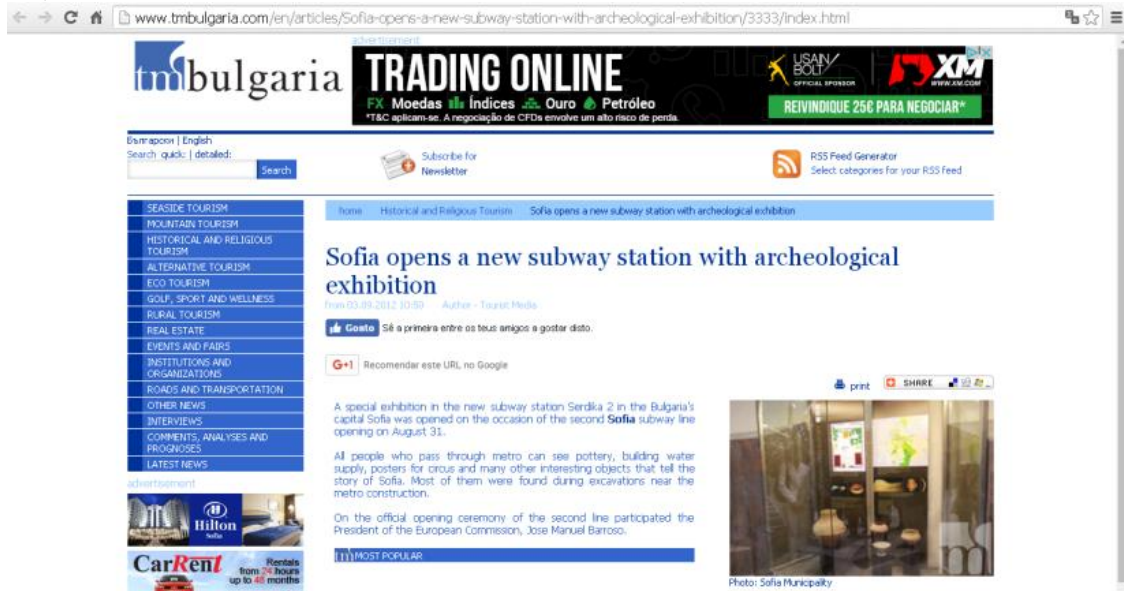
Na imagem o.2), em baixo, vemos, circulado a vermelho, alguns dos achados arqueológicos.

o.2)



A imagem seguinte, o.3), mostra-nos uma notícia e uma fotografia de exposições dos achados nas estações.

o.3)



## p) Metro de Atenas (Grécia)

Já no Metro de Atenas, que apresenta uma fase de construção semelhante ao da nossa cidade, foram registados vários achados: vestígios de casas, ruas, cemitérios e santuários, oficinas com poços de fundição e fornos e ainda aquedutos, poços e cisternas. A maior parte das descobertas são exibidas nas estações sendo, por vezes as originais, por vezes réplicas.

É ainda possível ver no *site* do metro que, dentro da vasta equipa, existem responsáveis pelo Departamento de Imprensa e pelo *Design* Gráfico.

<b>Localização</b>	Atenas, Grécia		
<b>Site</b>	<a href="https://www.athenatransport.com">https://www.athenatransport.com</a>		
<b>Constituição</b>	1869 – 1ª Linha; 1904 – 1ª Linha eletrificada	<b>Início</b>	Janeiro de 2000 – estatuto linha de metro
<b>Obras em fase AIA</b>	Sim		
<b>Património Cultural</b>	<b>Arquitetura</b>	Sim	<b>Arqueologia</b> Sim
<b>Recursos Humanos</b>	Departamento de Imprensa, <i>Designers</i> Gráficos		
<b>Comunicação Patrimonial no site</b>	Não		

Como mencionado, foram descobertos em Atenas vestígios como, ruas, casas, cemitérios e santuários, oficinas, poços de fundição e fornos, aquedutos, poços e cisternas. Como os vestígios não são mencionados no *site* do Metro, foi no *site Archeology and Metros* que encontramos a forma que optaram por comunica-los, não só aos vestígios de Património Cultural encontrados nas obras, como também ao restante Património Cultural da Cidade e de obras contemporâneas. Essa comunicação passa pela exposição tanto de originais como de réplicas nas estações.

(Ambas as imagens foram retiradas do *site* METROBITS - <http://mic-ro.com/metro/metrocitey.html?city=Athens>).

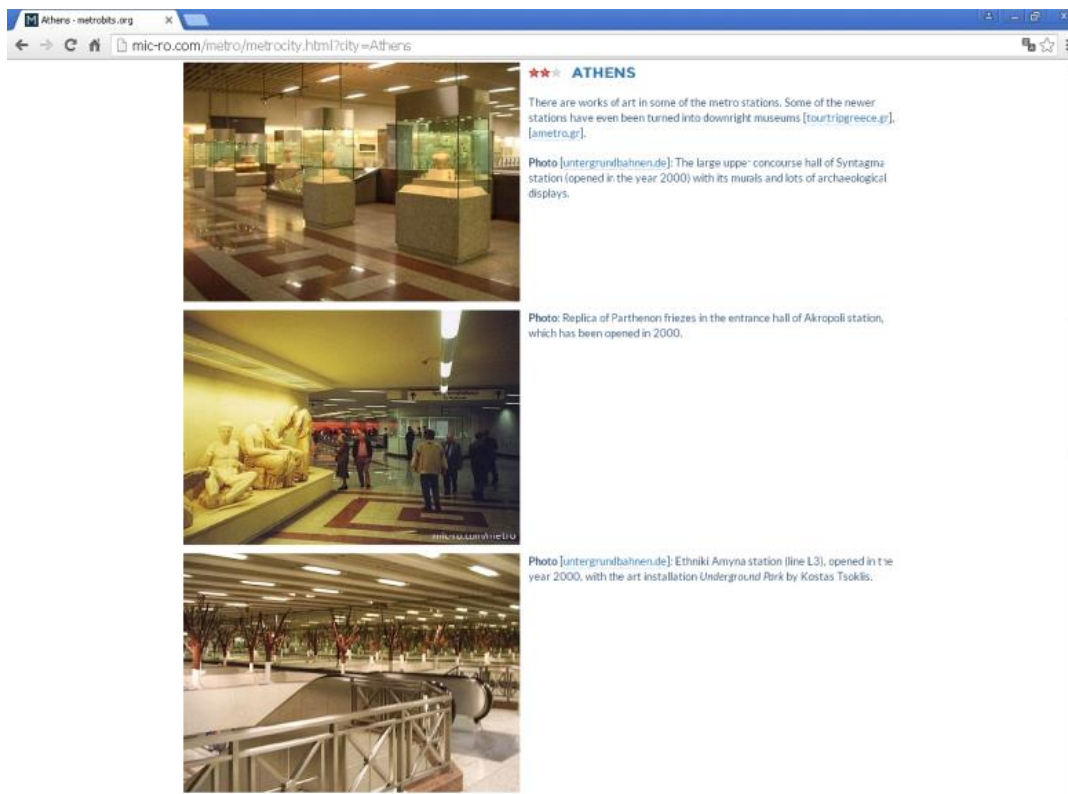
Na imagem p.1), abaixo, rodeado a vermelho, encontramos descrito algum do espólio divulgado do Metro de Atenas

### p.1)



Na próxima imagem, p.2), vemos fotografias de várias estações do metro com exposições.

p.2)



#### q) Metro de Istambul (Turquia)

Segundo as informações obtidas, no Metro de Istambul, no decurso das escavações para a construção de linhas e respetivas estações, encontraram uma pequena Igreja Bizantina, trinta e sete cascos de barcos bizantinos, vestígios de túmulos, cabanas e utensílios de madeira do neolítico, um Apolo de mármore do século XIV, uma Virgem Maria de marfim, um colar de esmeraldas do século XIX e ainda inúmeros crânios de animais datados de várias épocas.

Podemos ainda ver, numa notícia redigida por Elif Batuman da revista eletrónica *The New Yorker* – revista norte-americana que publica notícias de interesse geral a nível global – que aquilo que para os arqueólogos era prazeroso, para o Primeiro Ministro Recep Tayyip Erdogan era uma dor de cabeça. Isto porque em 2011, no dia que celebrava 57 anos, no interior de um túnel ainda por terminar, culpava as descobertas arqueológicas e os arqueólogos do profundo atraso da construção.

«*Oh, some archeological crockery turned up—oh, some finding turned up*, he told the press. *That's how they put obstacles in our path. Are these things really more important than the human?* (In this, as in subsequent remarks on the subject, Erdoğan called the Yenikapi findings *çanak çömlek*: a dismissive term for tableware, generally translated as *pots and pans*)» (BATUMAN, 2015).

De entre este espólio encontrado, apenas foi exposto o maior casco de barco na estação onde foi descoberto – Yenikapi – e consta que seria construído um pequeno museu, no entanto, não existem indícios na *World Wide Web*.

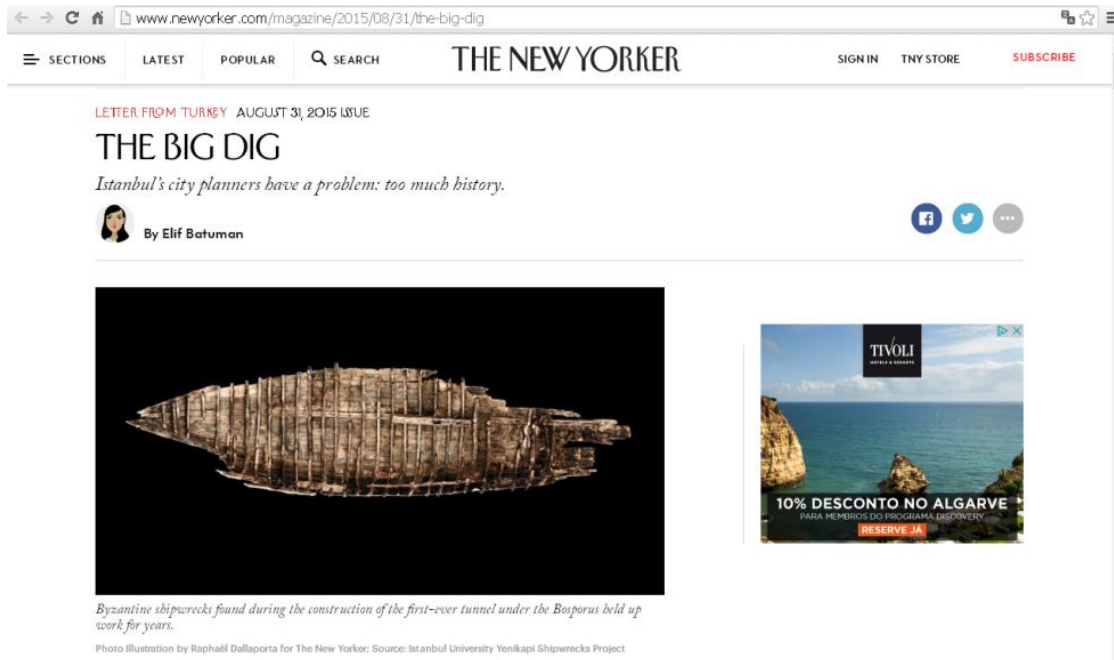
<b>Localização</b>	Istambul, Turquia			
<b>Site</b>	<a href="https://www.turkeytravelplanner.com/go/Istambul/Transport/IstambulMetro.html">https://www.turkeytravelplanner.com/go/Istambul/Transport/IstambulMetro.html</a>			
<b>Constituição</b>	1987	<b>Início</b>	Entre 1989 e 2000	
<b>Obras em fase AIA</b>	Sim			
<b>Património Cultural</b>	<b>Arquitetura</b>	Sem informação	<b>Arqueologia</b>	Sim
<b>Recursos Humanos</b>	Sem informação			
<b>Comunicação Patrimonial no site</b>	Não			

A entidade do Metro de Istambul, para expor os vestígios arqueológicos encontrados aquando as escavações para a construção do mesmo, tal como consta numa notícia do *The New Yorker* (<http://www.newyorker.com/magazine/2015/08/31/the-big-dig>) iria ser construído um museu para serem expostos, no entanto não foi encontrado mais nenhum registo sobre o assunto. O maior casco de barco achado foi exposto na Estação Yenikapi.

(Ambas as imagens retiradas do jornal *The New Yorker*, mencionado em cima).

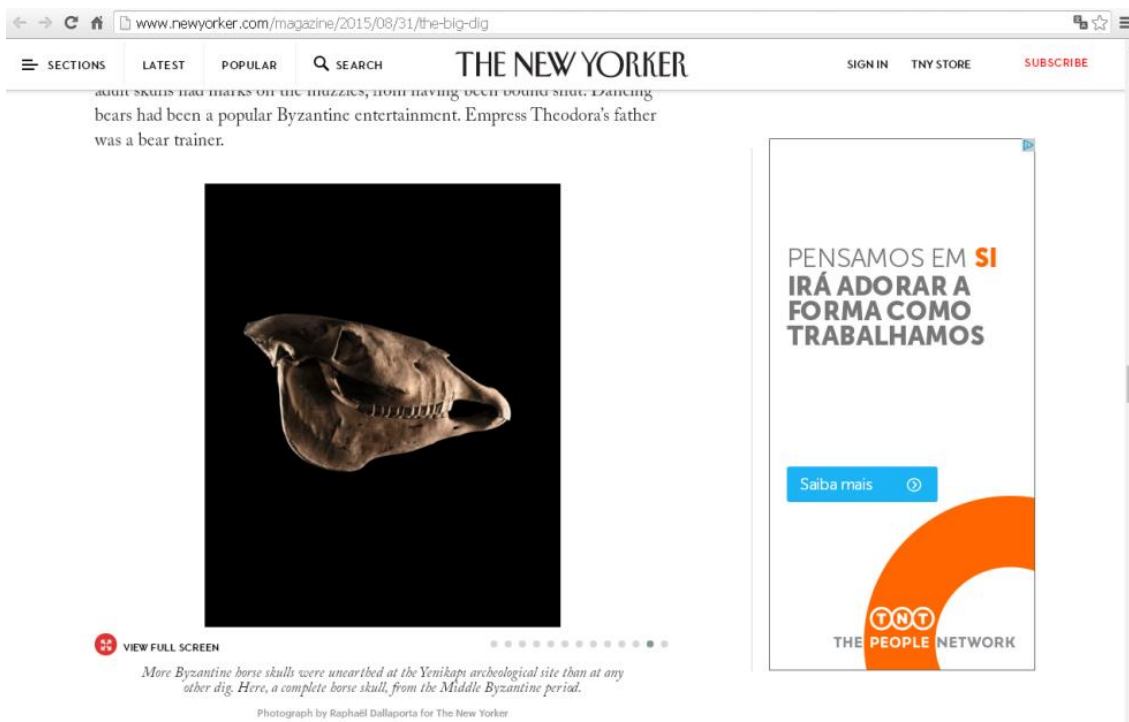
A seguinte imagem, q.1), mostra-nos o maior casco de barco recolhido aquando as escavações para o metro da cidade

q.1)



A imagem q.2), que se segue, ilustra-nos um dos esqueletos de cabeças de animais

q.2)



#### r) Metro de Hong Kong (República Popular da China)

Segundo o *site* do jornal *China Daily Asia* – jornal diário chinês mas escrito em inglês – em Hong Kong no ano de 2012, aquando as escavações para a Estação To Kwa Wan, descobriu-se aquilo que os especialistas denominaram de «one of Hong Kong's most importante archeological finds in decades» (CHUI, 2014 *in* [http://www.chinadailyasia.com/hknews/2014-05/06/content\\_15133697.html](http://www.chinadailyasia.com/hknews/2014-05/06/content_15133697.html)).

Isto porque de entre os restos de casas e de paredes marítimas dos anos 20 do século passado, foram encontrados canais de irrigação, poços e outras construções desde a Dinastia Ming (1368-1644). Continuando a escavação, os arqueólogos depararam-se com restos de construções, poços e fornos da Dinastia Song (960-1279) e da Yuan (1272-1369), para além de locais de sepultamento, cerâmicas, moedas de vários períodos de tempo e ainda artefactos da vida quotidiana.

«Compared to Song Dynasty finds on the mainland this one doesn't really stand out. For Hong Kong however, this is one of the biggest finds in terms of the site's size», afirma, à mesma notícia, William Meacham, professor de Arqueologia, uma vez que Hong Kong não mantinha muito contacto com o Oeste.

Já no *site* do Metro de Hong Kong não foram encontradas quaisquer referências a estes enormes achados. Contudo, apresenta vários *links* direccionados ao *Hong Kong Heritage Museum* e *Hong Kong Railway Museum*.



<b>Localização</b>	Hong Kong, República Popular da China		
<b>Site</b>	<a href="https://www.mtr.com.hk/en/customrt/tourist/index/php">https://www.mtr.com.hk/en/customrt/tourist/index/php</a>		
<b>Constituição</b>	1960s	<b>Início</b>	1975
<b>Obras em fase AIA</b>	Sim		
<b>Património Cultural</b>	<b>Arquitetura</b>	Sim	<b>Arqueologia</b> Sim
<b>Recursos Humanos</b>	Sem informação		
<b>Comunicação Patrimonial no site</b>	Não		

Em Hong Kong, apesar das escavações para o metro terem posto a céu aberto aquilo que se diz ser uma das maiores descobertas arqueológicas em anos, não foram encontrados resquícios de tal informação no *site* da entidade. No entanto existem ligações que nos remetem para *sites* de museus, como é o caso do Hong Kong Heritage Museum ([http://www.heritagemuseum.gov.hk/en\\_US/web/hm/museums/railway.html](http://www.heritagemuseum.gov.hk/en_US/web/hm/museums/railway.html)) com ligação direta para o Hong Kong Railway Museum, Museu dos Transportes. Local de aprendizagem acerca vários tipos de património.

(A imagem r.1) foi retirada de: [http://www.chinadailyasia.com/hknews/2014-05/06/content\\_15133697.html](http://www.chinadailyasia.com/hknews/2014-05/06/content_15133697.html);

A imagem r.2), retirada do *site* do Museu acima mencionado)

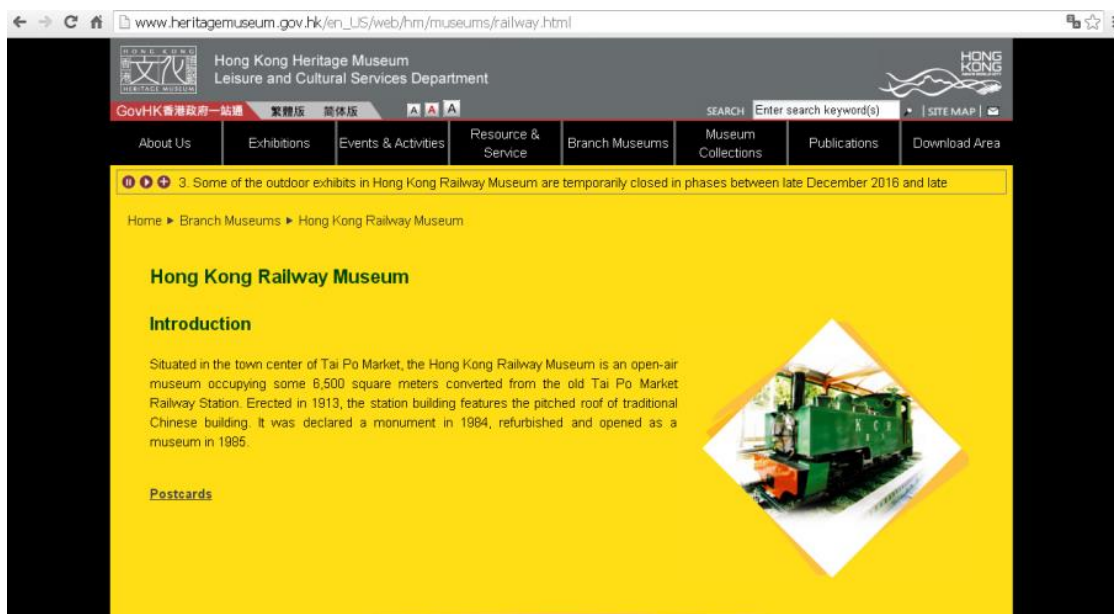
A primeira imagem, r.1), mostra-nos uma fotografia tirada aquando as escavações arqueológicas de uma das maiores descobertas arqueológicas em Hong Kong

r.1)



Já a segunda imagem, r.2), é alusiva ao Hong Kong Railway Museum.

s.2)



### s) Metro de Toronto (Canadá)

Encontramos em Toronto, ser qualquer margem de dúvidas, o caso com menos informação recolhida relacionada com o seu Património Cultural e respetiva divulgação. Não tendo sido encontradas nem no *site* do metro, nem em outros *sites*.

Apesar de tudo, a entidade mostra preocupação com as estações de metro, apresentando-as quase como que se tratassem de galerias de arte – *Museum Station* – onde podemos encontrar cópias de obras de arte por toda a área, incluindo cópias de esculturas a substituir colunas. Este detalhe torna as estações do metro em galerias de arte escondidas, mas que no entanto se encontram ao alcance de todos.

Localização	Toronto, Canadá			
Site	<a href="https://www.ttc.ca/Subway/index.jsp">https://www.ttc.ca/Subway/index.jsp</a>			
Constituição	1931	Início	1949	
Obras em fase AIA	Sim (extensões e reparações)			
Património Cultural	Arquitetura	Sim	Arqueologia	Sem informação
Recursos Humanos	Sem informação			
Comunicação Patrimonial no site	Não			
O único registo encontrado remotamente ligado com o caso de estudo, reside no facto de que a maior parte das estações apresentam-se quase como galerias de arte, escondidas mas ao alcance de todos, uma vez que apresenta réplicas de obras de arte, tanto espalhadas pelo espaço, como fazendo parte dele.				

#### t) Metro de Nova Iorque (EUA)

Tal como aconteceu ao longo de grande parte da investigação, também as informações encontradas para o de Nova Iorque são poucas ou nenhuma, as que mencionam o Património Cultural do mesmo, não podendo assim fazer qualquer tipo de observação.

Contudo, podemos referir, uma vez que se encontra explícito no *site* do metro, a Exposição *Architectural Tribute*, que elenca e realça o Património Construído da cidade, e ainda vários tipos de exposição de arte nas estações, tanto de artistas conhecidos como de artistas anónimos.

<b>Localização</b>	Nova Iorque, Estados Unidos da América			
<b>Site</b>	<a href="https://www.nycsubway.org/wiki/Main_Page">https://www.nycsubway.org/wiki/Main_Page</a>			
<b>Constituição</b>	1868	<b>Início</b>	1904	
<b>Obras em fase AIA</b>	Sem informação			
<b>Património Cultural</b>	<b>Arquitetura</b>	Sim	<b>Arqueologia</b>	Sem informação
<b>Recursos Humanos</b>	Sem informação			
<b>Comunicação Patrimonial no site</b>	Não			

Em Nova Iorque são poucas as informações relativas ao Património Cultural e, as que existem, tampouco se encontram no *site* do metro.

Assim, vemos também no *site* METROBITS (<http://micro.com/metro/metrocity.html?city=New+York>) uma preocupação com a arquitetura e ainda um pequeno apontamento ligado à arqueologia que nos indica que terá aparecido uma parede em pedra com cerca de 15 metros de comprimentos, que os arqueólogos acreditam que tenha sido construída nos finais do século XVI.

(ambas as imagens foram retiradas do *site* indicado acima).

A imagem t.1), apresentada abaixo, é referente à arquitetura e pequenos detalhes das estações, apresentando pequenas legendas explicativas

t.1)

mic-ro.com/metro/metrocitiy.html?city=New+York

## METRO ARTS AND ARCHITECTURE

Examples of interesting station design:

★☆☆ **NEW YORK CITY**

Since the subway system was inaugurated in 1904 by the Interborough Rapid Transit Company (IRT) it has some interesting station design, above ground as well as below.

Photo: Reproduction of a historic stairway entrance kiosk at Brooklyn Bridge/City Hall station. It now houses an elevator to the station concourse.

NYC's subway became a little neglected in the following decades and earned a reputation of crime and grime. But besides significantly improving all stations, trains, and the safety since the 1980's, MTA started to thoroughly refurbish 15 historic stations to their original appearance, e.g. 33rd Street. Ceramic wall decors and mosaic signs are present in most underground stations and come in a wide variety [Stokey, see Reference].

Photo: Ceramic station name mosaic at the refurbished 33rd Street station.

MTA's 'Arts for Transit' program, founded in 1985, hosts more than 150 modern works of site-specific public art in stations [tfaoi.com], [nycsubway.org], [mta.info], [steelcase.com] [PDF].

Photo: Some of many humorous bronze sculptures, this is 'Life Underground' by Tom Otterness [tomostudio.com] in 14th Street station installed in 2004.

A seguinte imagem, t.2), confirma a existência do New York Tansit Museum (primeiro circulo vermelho) e ainda da parede de 15 metros referida anteriormente.

t.2)

mic-ro.com/metro/metrocitiy.html?city=New+York

or ride the G to Court St and change to line 7, nicknamed "International Express".  
At 40th St and 61st St is former "Little Ireland" with Irish Pubs and "Little Manila" along Woodside Ave. 74th St: "Little India", 82nd St - Jackson Heights to 103rd St: South and Central America. Flushing Main Street: NYC's largest Chinatown and "Little Korea".  
On the 6 train beyond the Brooklyn Bridge/City Hall terminus it is said to be possible to stay on the train and ride the loop through the famous, ornate, abandoned City Hall station. After a few minutes you'll arrive at the opposite track of Brooklyn Bridge/City Hall again. The loop ride is said to be legal but City Hall is just dimly lit.  
For other self-guided tours check [nycsubway.org](http://nycsubway.org).

## METRO MUSEUM

■ **New York Transit Museum.** Development of the greater NY metropolitan region through exhibitions, tours, educational programs, and workshops dealing with the cultural, social, and technological history of public transportation. Since 1976. Location: Abandoned Court Street IND station from 1936. Address: Corner of Boerum Place and Schermerhorn Street, Brooklyn Heights, At Borough Hall (2 3 4 5), Jay St (A C F), Court St (R), Hoyt-Schermerhorn St (A C G) metro station.  
Hours (check before visiting): Tue - Fri 10 a.m. to 4 p.m., Sat and Sun Noon to 5 p.m., closed Mondays and major holidays. Admission: 5 USD. Features: museum store, educational programs, special events.  
Reference: [mta.info](http://mta.info) (official website).

## ARCHAEOLOGY

During construction of a replacement for South Ferry station, the project hit a 15-meters-long section of a stone wall that archaeologists believe is a unique remnant of the original battery. It has probably been built in the late 17th century and protected the Colonial settlement at the southern tip of Manhattan. The find may delay subway construction and will possibly be displayed in a park or museum [18].

## ABANDONED LINES

New York City once had a major network of elevated lines. In Manhattan, there were four principal lines (three running the whole length of Manhattan Island, and a fourth branching off one of the others and then running on its own for most of the length of the island), which extended into neighbouring

O Quadro seguinte sintetiza a informação recolhida ao longo deste levantamento, permitindo uma perceção geral e comparada dos dados. Posteriormente apresentam-se as conclusões retiradas.

**Tabela 3\_ Tabela Comparativa dos casos seleccionados – Metros**

Casos	Site institucional	Constituição (Ano)	Início (Ano)	Obras Fase AIA (Ano)	Património Cultural	Património Arqueológico	Património Arqueológico	Recursos Humanos (Património)	Divulgação Eletrónica (Arquitetónico)	Divulgação em Papel (Arquitetónico)	Divulgação Eletrónica (Arqueológico)	Divulgação em Papel (Arqueológico)	Divulgação Exterior à Institucional (Arquitetónico)	Divulgação Exterior à Institucional (Arqueológico)
Metro do Porto	Sim	1993	1999	Todas	Sim	Sim	Sim	Sim	Sim	LM	LM	LM	LM/ EN	LM/ EN
Metro do Mondego	Sim	1994	2005	Todas	Sim	Sim	Sim	Não	Não	OMS	Não	OMS	LM	LM
Metro de Lisboa	Sim	1948	1955	Sim	Sim	Sim	Sim	Sim	Não	OMS	Não	OMS	LM	LM
Metro Margem Sul	Sim	1999	2002	Todas	Sim	Sim	Sim	Sim	Não	OMS	Não	OMS	LM	LM
Metro de Glasgow	Sim	OMS	1891	Não	OMS	OMS	OMS	OMS	OMS	OMS	OMS	OMS	OMS	OMS
Metro de Madrid	Sim	1892	1917	Sim	Sim	Sim	Sim	Sim	Não	OMS	Sim	OMS	EN	LM/ EN
Metro de Londres	Sim	1863	1890	Sim	Sim	Sim	Sim	OMS	Não	OMS	Não	OMS	LM	LM
Metro de Paris	Sim	OMS	1898	Sim	Sim	Sim	Sim	Sim	OMS	Não	OMS	Não	EN	LM/ EN
Metro de Roma	Sim	1930s	1955	Sim	Sim	Sim	Sim	OMS	Não	OMS	Não	OMS	EN	EN
Metro de Nápoles	Sim	OMS	1993	Todas	Sim	Sim	Sim	OMS	EN	OMS	OMS	OMS	EN	LM/ EN
Metro de Copenhaga	Sim	1993	1997	Todas	Sim	Sim	Sim	OMS	LM	OMS	LM	OMS	LM/ EN	LM/ EN
Metro de Berlim	Sim	OMS	1902	Sim	OMS	OMS	OMS	OMS	OMS	OMS	OMS	OMS	OMS	OMS
Metro de Viena	Sim	OMS	1968	Sim	Sim	Sim	Sim	OMS	Não	OMS	Não	OMS	EN	EN
Metro de Budapeste	Sim	1879	1896	Sim	OMS	OMS	OMS	OMS	OMS	OMS	OMS	OMS	OMS	OMS
Metro de Sofia	Sim	1960	1998	Sim	Sim	Sim	Sim	OMS	Não	OMS	Não	OMS	EN	EN
Metro de Atenas	Sim	1869	2000	Sim	Sim	Sim	Sim	Sim	Não	OMS	Não	OMS	EN	EN
Metro de Istambul	Sim	1987	1989	Sim	Sim	Sim	Sim	OMS	Não	OMS	Não	OMS	EN	EN
Metro de Hong Kong	Sim	1960s	1975	Sim	Sim	Sim	Sim	OMS	Não	OMS	Não	OMS	EN	EN
Metro de Toronto	Sim	1931	1949	Sim	OMS	OMS	OMS	OMS	Não	OMS	Não	OMS	OMS	OMS
Metro de Nova Iorque	Sim	1868	1904	OMS	Sim	OMS	Sim	OMS	Não	OMS	Não	OMS	LM	LM

**Legenda:**

Língua de comunicação:

- LM = língua materna;
- EN = English;

OMS = Omisso.

**4.3.Conclusões**

Dado por terminado o levantamento relativo aos Metros selecionados, ao seu Património Cultural e à análise dos elementos encontrados, e lembrando que este projeto partiu de uma investigação casuística e exploratória de um levantamento para a identificação de elementos patrimoniais e respetiva comunicação, afirmamos que os resultados obtidos e apresentados estarão em mutação, uma vez que a *Word Wide Web* se encontra em constante atualização.

Relembramos ainda que a amostra foi estudada segundo vários aspetos, destacando-se: manutenção de *site* institucional; execução de obras AIA; detenção de Património Cultural; incorporação de Recursos Humanos ligados ao Património Cultural e à Comunicação; divulgação institucional desse Património, por que meios e em que idioma; essa mesma divulgação, por terceiros, por que meios e em que idioma.

Retomando o mencionado já na introdução, vemos que, após o término do estudo em questão, os resultados obtidos são perturbadores.

Dito isto, avançamos dizendo que as instituições que não apresentam obras em fase de Avaliação de Impacte Ambiental (ou que não apresentam informação sobre esse assunto) não mencionam, nem nos próprios *sites* institucionais das companhias de metro, nem nos de outras instituições, quaisquer vestígios relacionados com o Património Cultural. Contudo, existem algumas exceções, como é o caso de Nova Iorque que, independentemente de não apresentar essa referência, sabemos que terá sido encontrado espólio relativo ao estudo em questão; e ainda o caso de Toronto, que se apresenta como uma situação antagónica, apresentando obras em fase de AIA, mas sem esclarecimento dos achados.

Não obstante, são também raras as instituições que são detentoras de Património Cultural e que o divulgam nas respetivas páginas institucionais, o que, quando o fazem, no geral, é realizado na língua materna. Este fato, e uma vez que grande parte da informação recolhida aquando a pesquisa foi feita na língua materna do país em

questão, chama-nos à atenção para a importante discussão da comunicação do Património em mais do que uma língua.

Dado que diz respeito ao cuidado referido no parágrafo anterior, essencial é ainda destacar os exemplos de Hong Kong – onde encontramos um jornal diário chinês (*China Daily Asia*) que comunica Património Cultural do Metro mas redigido em inglês; e o de Istambul – onde nos deparamos com notícias do jornal norte-americano *The New Yorker*, jornal que comunica notícias de todo o mundo em inglês.

Por outro lado, para todos os casos sujeitos a investigação em que foi possível reconhecer a detenção de Património Cultural, a mesma aparece referenciada em jornais, revistas e *blogs* normalmente exteriores às instituições, e essa difusão de informação apresenta-se em inglês.

Indo ao encontro do já referido no Capítulo 2 do presente relatório mas aplicando-o a nível prático, com a conclusão do estudo e, uma vez que são poucos os casos em que são identificáveis os Recursos Humanos das instituições, sentimos a importância da necessidade de inclusão de profissionais especializados nas equipas, tanto na área do Património como na área da Comunicação. A este propósito, recordemos Maria José Almeida (2008:165) e ainda a Convenção Quadro de Faro (2005) – subcapítulo V – e a Diretiva 14/52/UE, de 16 de abril – art.1.ºn – que nos dizem que é necessário a contratação de profissionais na área do Património nas equipas de entidades que apresentam Património Cultural sob a sua tutela.

Todavia, para além da comunicação na WWW relativa ao Património Cultural por parte das instituições ser no geral omissa, são vários os exemplos estudados que expõem o Património, tanto construído como móvel, nas arquiteturas das estações, chegando mesmo algumas delas a ser parte integrante da construção contemporânea. Isto constitui uma forma de divulgação para com a Sociedade, fazendo, portanto, parte do dia-a-dia da mesma. Relembremos, a propósito, os casos do Metro de Atenas e o caso do Metro do Porto na Estação do Campo 24 de Agosto, onde se encontra exposta a Arca d'Água de Mijavelhas. Neste último, tal como referenciado no capítulo 1, após um melhoramento da sua divulgação, o número de vezes que apareceu em diferentes *sites* e *blogues* do cidadão anónimo, duplicou. Mais, lembremos ainda as experiências italianas, concretamente o Metro de Nápoles e o Metro de Roma, que seguindo as recomendações da Convenção de La Valletta, acompanham o princípio de conservação *in situ* e que nos diz que, melhor do que a difusão de estudos especializados – algo

obrigatório, como já verificamos no capítulo anterior – para a sua divulgação, será o acesso por parte da população em geral a testemunhos arqueológicos importantes.

Efetivamente, a divulgação por parte de endereços eletrónicos estranhos aos detentores de Património Cultural, evidencia a sua relevância para a Sociedade. E desta forma fica, desde logo, demonstrada a pertinência da Convenção Quadro de Faro, à qual urge dar aplicação quer via normativos, quer instrumentos administrativos, como a AIA.



## 5. Tarefas desenvolvidas

É neste último capítulo que passaremos a enumerar e explicar, a concretização das tarefas realizadas durante todo o percurso do estágio curricular na Metro do Porto S.A.. No mesmo, colaborámos com a equipa de Arqueologia, tendo tido como orientadora na instituição de acolhimento a Doutora Iva Botelho, no Departamento de Ambiente, Segurança e Qualidade. Deste modo, e concretizando o enquadramento legal supra apresentado, cabe desde já notar que a nossa atividade de enquadrar no âmbito do cumprimento de requisitos do Regime Jurídico da Avaliação de Impacto Ambiental.

1. Uma das primeiras que nos foi solicitada, a organização da legislação da SIAWISE<sup>29</sup>. Esta organização permitiu-nos o contacto com a aplicação da legislação, decorrente da UE (directivas e regulamentos), internamente, ou seja, a nível nacional, regional e municipal. De entre as diferentes áreas exploradas, focámo-nos maioritariamente nos Diplomas relativos ao Ordenamento do Território (PDM), uma vez que grande parte deles se encontrava ligado à questão da participação pública, permitindo-nos assim uma maior recolha de conhecimento, deixando-nos mais familiarizados com o tópico.

2. Posteriormente, foi-nos reclamado o auxílio na execução do PowerPoint *Conservação e Gestão integrada. Do acompanhamento arqueológico. Uma realidade, duas dúvidas, três equívocos*, para uma comunicação. O auxílio prestado abriu-nos caminho, não só para um aprofundamento do conhecimento de instituições, como o Conselho da Europa e a União Europeia, na conduta da política cultural, do mesmo

---

<sup>29</sup> O SIAWISE, segundo o que consta no *site* da entidade, é uma ferramenta de gestão de legislação, com acesso permanente a documentos legais, que permite identificar a legislação aplicável aos clientes avaliar o seu estado de conformidade legal. (Para mais informação, consultar: [www.siawise.pt](http://www.siawise.pt)).

modo que também nos permitiu uma maior proximidade com legislação da área do ambiente e ainda com conceitos como *desenvolvimento sustentável* e *gestão integrada*. Como visto, pontos fulcrais tanto no âmbito do estágio curricular, como na redação do relatório que aqui se apresenta.

3. Será interessante mencionar uma pequena tarefa realizada também nos inícios do estágio curricular: a leitura e organização de uma colecção de recortes da arqueóloga da sociedade, da crónica *À descoberta pelo Porto*, de Germano Silva. Uma crónica do Jornal de Notícias que, para além de se tratar de isso mesmo (uma crónica num jornal), mostra-nos o interesse por parte dos portugueses pelo património da cidade do Porto, uma vez que conta com longos anos de existência – observando-se que o artigo mais antigo presente no acervo de Iva João Botelho remonta a 1998.

4. Uma das tarefas mais teóricas focou-se no estudo e organização de diferentes Estudos de Impacto Ambiental, realizados para a conceção do Sistema de Metro Ligeiro da Área Metropolitana do Porto. Aqui, adquirimos noção dos diferentes fatores ambientais que integram um EIA – alvo de avaliação de impactos – dos seus impactos, tanto diretos como indiretos, nas diferentes fases, sendo elas a fase de construção e a fase de exploração, assim como as medidas de mitigação. A realização desta tarefa implicou um estudo crítico e contextualizado, com especial enfoque na legislação do Ambiente e do Património Cultural (Arquitetónico e Arqueológico) – que apresentamos na parte teórica do relatório (Capítulo 3).

Ao mesmo tempo, permitiu-nos uma concretização e sedimentação da informação teórica obtida na leitura da tese de David Ferreira – *O Património Cultural na Avaliação de Impacte Ambiental em Portugal* –, designadamente em relação a tópicos como Teoria Geral dos Sistemas e o carácter preditivo da Avaliação de Impacto Ambiental.

Por isso mesmo, recordemos então, aquilo que o primeiro EIA da Metro do Porto, de 1998, considera como impactos em todas as fases e ainda as medidas de mitigação:

- 1) Fase de construção (diretos): afetados elementos de interesse patrimonial, por demolição/destruição;
- 2) Fase de construção (indiretos): aumento da perturbação no espaço e aumento do tráfego – dificulta a visita (obras de acesso aos elementos patrimoniais) (COBA, 1998: 4-78).

3) Fases de exploração: sobretudo impactes positivos – valorização do património e melhores condições de visita

- Medidas de mitigação para a fase de exploração
- ✓ PT1: adequada divulgação de todos os achados importantes
- ✓ PT2: publicação do processo – passos mais importantes, medidas e suas eficácias, adotadas no decurso da obra (COBA, 1998: 7-40).

5. Finalmente, executámos tarefas no âmbito de fecho de relatórios na vertente de Arqueologia, algo que se estendeu por uma boa parte do tempo de estágio. Concretamente, colaborámos na elaboração dos Relatórios Finais relativos aos Processos da Avenida dos Aliados e da Ponta da Peça Má – que serão detalhados neste mesmo capítulo.

Aqui, para além da revisão ortográfica dos Relatórios Técnicos, que nos facultou um conhecimento mais aprofundado dos casos de estudo, também auxiliámos na elaboração de anexos fotográficos, permitindo-nos assim o contacto com dois tipos de imagens: a fotografia e o desenho arqueológico.

No que respeita à elaboração dos anexos fotográficos para o Relatório do Processo da Ponte da Peça Má, e como na altura da demolição da ponte se encontrava no campo um fotógrafo profissional, foi necessário a execução de uma Nota Técnica sobre aquisição comercial das suas fotografias, possibilitando o acesso à troca de informação entre as partes, que envolveu capital da sociedade (Metro do Porto). Todo este procedimento, para além de conhecimento técnico, serviu para perceber a importância da mensagem transmitida na organização da imagem para a condução de uma leitura especializada do leitor.

Já no Processo da Avenida dos Aliados, um processo mais longo e detalhado do que o anterior, tomámos conhecimento de certos factos históricos no que respeita ao plano urbano da cidade – utilizando a carta topográfica do Porto de 1892, de Telles Ferreira – que nos despertou a atenção para a importância do seu estudo na nossa formação.



*Ilustração 10\_* Respetivamente: Carta Topográfica de Telles Ferreira (1892) da zona central da cidade – Bairro do Laranjal [imagem retirada de: <https://nocentenariodaavenida.up.pt/content/a-zona-entre-a-praca-d-pedro-e-a-praca-da-trindade-na-carta-de-telles-ferreira-de-1892>]; Imagem aérea da Avenida dos Aliados na década de 1950 [imagem retirada de: <https://nocentenariodaavenida.up.pt/content/f19-n409/>]; Vista aérea da Avenida dos Aliados [imagens retirada do Google Maps – localização: Avenida dos Aliados].

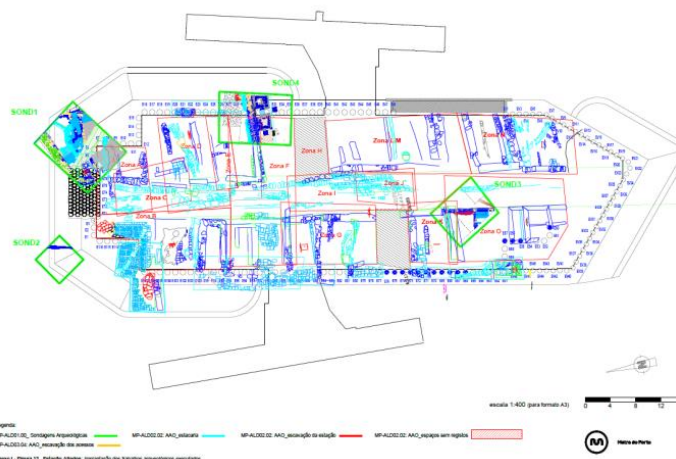
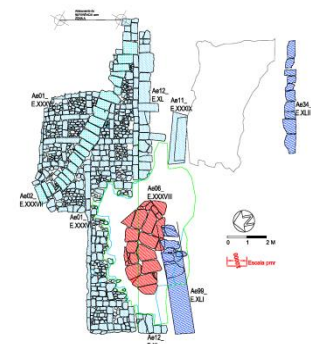
Para além disso, para certas tarefas realizadas neste âmbito, recorreremos ao tratamento de desenhos dos registos arqueológicos da Avenida dos Aliados, conquistando assim competências básicas ao nível do AutoCAD. De entre um cosmos possível de realizar neste programa informático, adquirimos os seguintes conhecimentos:

Escalar [SC]	Dar trama [H]
Orientar [UCS]	Copiar com as mesmas definições [MA]
Rodar [RO]	Fazer linhas [L]
Copiar [CO]	Fazer polilinhas [PL]
Mover [MO]	Fechar Linhas [C]
Introduzir etiquetas	Exportar para PNG
Definir Layouts	

Importante será referir que os comandos utilizados dizem respeito à versão inglesa do programa.

Assim, com estas orientações, e uma vez que a área total da estação em questão, ou seja, a Estação da Avenida dos Aliados, se encontrava dividida por estacas e por

Aljodiz\_Escasse 115-108 Levantamiento georreferenciado por PHOTOMACOLIB



6. Por último, mas não menos importante, seguiu-se a elaboração de modelos *draft* de *layout* para a divulgação do Património Cultural pertencente à Metro do Porto – explorado no ponto 5.2. do presente relatório.

## 5.1 Processos de trabalhos arqueológicos

Antes de mais, importante é referir os Estudos de Impacto Ambiental em que cada um dos processos se insere. Assim, o Processo da Ponte da Peça Má insere-se no EIA da Duplicação da Linha da Trofa (2002). Já no que respeita ao Processo da Avenida dos Aliados, este consta no EIA da Linha D, ou seja, da Linha Amarela (1998).

### **5.1.1 Processo Ponte da Peça Má, Linha T, T09.08;**

#### **i. Motivo (ou objeto) de mitigação**

O Processo da Ponte da Peça Má apresenta como objetivo da intervenção o acompanhamento da demolição dessa mesma Ponte, na antiga Linha de Guimarães, inserida no troço entre a Senhora da Hora e Trofa (a Linha T, concessionada à Metro do Porto, S.A., ou Linha C/Verde, na fase de Exploração), tendo sido feita conservação pelo registo científico e avaliação do potencial romano do sítio.

#### **ii. Enquadramento Histórico-Cultural**

Uma ponte datada do século XX, que foi iniciada a 23 de agosto de 1929 e concluída a 11 de fevereiro de 1932, sendo ela uma obra do arquiteto francês Francisco Mercier e do empreiteiro, também ele francês, André Borie.

Esta obra apresentava uma estrutura em granito, ligada por cimento, terra e elementos de betão armado, combinando um aparelho almofadado e poligonal pequeno e, como tal, não ostentava grande número de materiais. Isto é, apresentava-se como uma «construção abonatória de uma equilibrada pegada ecológica, tão ao gosto da doutrina atual para o desenvolvimento» (BOTELHO, 2016: 21).

As inaugurações, tanto da linha como da ponte, foram realizadas pelo Presidente da República de então, Óscar Carmona, a 14 de março de 1932, contando ainda com a presença do Ministério (*Idem, ibid:* 26).

Como o canal desativado da Linha da CP, onde se integrava a Ponte da Peça Má, estava concessionado à MP, cabia a esta entidade a sua manutenção. Assim, devido às «necessidades de prevenção de segurança rodoviária [...] e, igualmente, de custos de manutenção» (*Idem, ibid.:* 8), chegaram à decisão da demolição da Ponte. Isto porque esta não se encontrava «sujeita a qualquer proteção cultural nem abrangida por qualquer servidão administrativa» (*Idem, ibid.*). No entanto, foram localizados marcos miliários nas suas imediações, algo que confirmaria esse mesmo potencial à zona integrada pela obra.

Encontrava-se então a Ponte da Peça Má na passagem pelas imediações da Via Romana *Braccara-Olissipo*, de onde constam oito marcos miliários, que se encontram inventariados no Portal do Arqueólogo: quatro estão integrados no inventário da Capela e dois deles encontram-se desaparecidos ou destruídos (*Idem, Ibid.:* 8).

### iii. Enquadramento Legal e Administrativo

Terminado o enquadramento histórico do Processo, podemos então passar para a caracterização do enquadramento da intervenção.

Dito isto, em termos legais, os trabalhos foram implementados no âmbito do licenciamento do Sistema de Metro Ligeiro do Porto, respeitando o projeto de Duplicação das Linhas da Póvoa e da Trofa.

No que toca ao enquadramento administrativo, sabemos que respeita o «Procedimento de AIA n.º 880, ao qual corresponde o Processo do IPA ref.ª 2002/1 (171)» (*Idem, ibid.*), e que o licenciamento decorreu ao abrigo do DL 69/2000, de 3 de maio, tendo recebido DIA emitida a 02 de janeiro de 2003.

Inicialmente, em EIA, não estava prevista a demolição da ponte, mas sim a sua substituição pela construção de um viaduto. Posteriormente, conjecturava-se a sua total demolição – tabuleiro, encontros e fundações. No final, apenas foi removido o seu tabuleiro.

Isto aconteceu porque, tal como vimos, o potencial bem patrimonial não estava «sujeit[o] a qualquer proteção cultural nem era abrangid[o] por qualquer servidão administrativa nos termos dos artigos 15º e 43º da Lei n.º107/2001, de 8 de setembro» (*Idem, ibid.*: 8).

Assim, foi submetido um pedido de autorização para os trabalhos arqueológicos (P.A.T.A) ao «abrigo do Regulamento de Trabalhos Arqueológicos estatuído pelo Decreto-Lei n.º 164/2014, de 4 de novembro» (*Idem, Ibid.*: 7), tendo sido solicitada a Direção dos Trabalhos em nome de Iva João Botelho.

Como a obra apresentava uma «sensibilidade arqueológica decorrente do insuficiente conhecimento científico e até perda documental actual» (*Idem, idid.*: 7), previu-se uma série de medidas para a zona em questão, em sede de elaboração do RECAPE (Relatório de Conformidade Ambiental do Projeto de Execução), em 2011.

Para isso, ratificou-as a Tutela, nos seguintes termos:

- «Caraterização do caminho que a PI21 assegura a ligação, e esclarecimento quando a se tratar ou não dos caminhos ancestrais referidos no RECAPE (Medidas C e D); caso afirmativo deverão implementar as medidas enunciadas no RECAPE – registo gráfico e topográfico e 3D;

- Quanto à própria obra de arte PI21, a mesma deverá ser objecto de um registo com levantamento 3D;
- Como medida de carácter genérico deverá ser preconizado o acompanhamento arqueológico da obra (Medidas 133 e CA28 da DIA)» (*Idem, ibid.*: 9).

O trabalho de campo centrou-se no acompanhamento da demolição da obra por meio de registo fotográfico e pelo «reconhecimento e diagnóstico dos elementos pétreos de maior tamanho», isto para se poderem identificar silhares com valor arqueológico, sendo que foi feito à vista desarmada a par com o seu carregamento para vazadouro (*Idem, Ibid.*: 17). Importante será referir que nesse levantamento não foi observado qualquer reutilização de material antigo. Porém, notaram-se marcações vermelhas às quais também não foi reconhecido qualquer significado. Contudo, estes foram apartados para verificação da tutela.

A ponte foi ainda alvo de levantamento por fotogrametria e os Caminhos Ancestrais foram alvo de levantamento topográfico.

Já no que respeita ao trabalho de gabinete, foi realizada uma pesquisa no Arquivo Histórico da CP, tendo sido consultados periódicos – *Boletim da CP* e *Gazeta dos Caminhos-de-Ferro* – para a aquisição de dados históricos relativos ao objeto de estudo.

Ainda importante para este relatório, uma vez que se move em torno do Património e da sociedade, será ressaltar duas pequenas citações retiradas do relatório do Processo em questão, uma vez que relatam as reações e os sentimentos da população, que se juntou para acompanhar a demolição da Ponte da Peça Má:

«E assistiram os netos, tristes, à demolição da ponte, em 2 de setembro de 2016» (*Idem, ibid.*: 21).

«Ali no Muro, lamentavam as pessoas, naquele momento da demolição, essa outra Ponte Pênsil da Trofa<sup>30</sup>» (*Idem, ibid.*: 23).

---

<sup>30</sup> A Ponte Pênsil estava situada a «Montante da Barca da Trofa», tendo sido inaugurada no ano de 1858 e demolida nos anos 30 do século seguinte (Monumentos Desaparecidos. Em linha: <http://monumentosdesaparecidos.blogspot.pt/2009/11/ponte-pensil-da-trofa.html> [consultado a 16/06/2017]).





*Ilustração 12* – Respetivamente: Ponte da Peça Má. Alçado norte (Perspetiva obtida da EN 14, no sentido Trofa – Porto) [fotografia de Iva Botelho, setembro de 2016]; Obra em azulejo, ainda presente na Trofa, ilustrativa da Ponte Pênsil, realizado após a construção da mesma [<http://monumentosdesaparecidos.blogspot.pt/2009/11/ponte-pensil-da-trofa.html>, consultado a 16/06/2017].

### **5.1.2 Processo Avenida dos Aliados, Linha S, T.01.11.**

#### **i. Motivo (ou objeto) da mitigação**

O Processo da Avenida dos Aliados apresentou como objetivo da intervenção a confirmação do potencial arqueológico esperado e diagnóstico das ocupações prévias. O Relatório do Processo da Avenida dos Aliados tem como finalidade a apresentação dos resultados obtidos nas intervenções arqueológicas desenvolvidas nos anos de 2000 (entre agosto e novembro), de 2002 (também entre agosto e novembro) e de 2004 (mais uma vez, entre agosto e novembro), para a construção da Estação de Metro na Avenida.

Importante é referir que este local se encontra na zona tampão da área de proteção do Centro Histórico da Cidade do Porto, inscrito na Lista da Unesco como Património Mundial da Humanidade (1996)<sup>31</sup>.

<sup>31</sup> O Centro Histórico do Porto encontra-se inscrito na World Heritage List da Unesco. Para mais informação, consultar a World Heritage List, presente no *site* da Unesco: [whc.unesco.org](http://whc.unesco.org).



*Ilustração 13\_* Mapa relativo à localização da zona inscrita na Lista de Património Mundial da UNESCO (delimitação a verde) e da sua zona especial de proteção (delimitação a vermelho).  
 [http://whc.unesco.org/en/list/755/multiple=1&unique\_number=890 consultado a 07/07/2017].

## ii. Enquadramento Histórico-Cultural

Comecemos então por fazer um enquadramento histórico e geográfico do troço em questão.

Assim, a Avenida dos Aliados, pertencente à freguesia de St.º Ildefonso, Concelho e Distrito do Porto, é fruto de uma alteração urbanística e topográfica. O seu projeto foi lançado no dia 1 de fevereiro de 1916, tendo a cerimónia sido presidida pelo Presidente da República, Bernardino Machado.

O arranque da obra ocorreu em simultâneo com várias outras inaugurações na cidade, tendo todas estas celebrações durado quatro dias – de 30 de janeiro a 2 de fevereiro.

Na cerimónia, para além do Presidente da República estavam também presentes Afonso Costa, Chefe do Governo, os Ministros do Fomento, António Maria da Silva, e da Instrução, Ferreira de Simas, sendo ainda de destacar da Vereação, o médico Eduardo Santos Silva e, finalmente, Elísio de Melo, o vereador da Câmara do Porto, a quem coube a iniciativa final do rasgo da avenida. Teve ainda como mestre-de-cerimónias o industrial, fotógrafo e realizador de cinema Aurélio Paz dos Reis, aqui na sua qualidade de Vereador da Câmara (sendo também Presidente da Comissão Executiva) (BOTELHO; GOMES, 2017: 10).

A extensão apresentava uma abundante zona central coberta por calçada portuguesa e espaços ajardinados, separado por faixas de rodagem e envolvida pelas

fachadas dos edifícios, destacando-se como sendo o maior espaço público urbano da cidade até então.

Este espaço nasceu após a demolição do Bairro do Laranjal, um bairro do século XVIII, construído na sequência da «implantação de raiz de traçado viário extramuros», inserida «na ação de planificação urbana [e] ordenamento do território preparatória da expansão urbana encetada por João de Almada e Melo e a Junta das Obras Públicas, e prosseguida pelo filho Francisco de Almada e Mendonça, até 1804» (*Idem, idib.*: 12).

É ainda de salientar que, após o estudo da sobreposição do *layout* final da estação da Avenida dos Aliados com a cartografia da cidade de 1998 e aos Planos Cartográficos de Telles Ferreira, de 1892, indiciava-se que a estação coincidia com o «espaço entre a Rua da Cancela Velha, a norte, e a Rua dos Lavadouros, a sul, sendo que o eixo da estação se encontra quase centrado com a Rua do Laranjal» (*Idem, 2017*: 14). Deste modo, podemos aqui retomar uma ideia chave para a construção do presente relatório: a construção das linhas de metro e respetivas estações abriu caminho à descoberta de um mundo subterrâneo que, criando ligações entre o passado e o presente, contribuiu para um melhor conhecimento da história urbana da cidade, como previsto no EIA.

#### **5.1.2.1.1 Junta das Obras Públicas**

A Junta das Obras Públicas é criada na segunda metade do século XVIII – provavelmente em 1758, mas sem documento que o confirme – «cuja acção o Porto ficaria a dever toda uma política de desenvolvimento no campo da sua morfologia urbana, tentando criar intramuros uma melhor articulação entre o rio e a zona alta da cidade e procurando regularizar os bairros que se iam formando fora das muralhas» (*Idem, Ibid.*: 175).

Segundo documentos analisados por Ferreira Alves, entre os anos de 1757 e 1762, não constam obras importantes para a transformação da cidade, sendo que é um ano depois que João Almada e Melo<sup>32</sup> começa a assinar todas as folhas.

Em cartas que redige, descreve que a sua preocupação para com a urbanização da cidade passa pela indisciplina e facilidade com que os bairros extramuros se

---

<sup>32</sup> João Almada e Melo vai para o Porto a 15 de março de 1757 quando nomeado para o Regimento do Partido da Cidade do Porto, a mando do seu primo, Marquês de Pombal (QUEIRÓS, 2009: 18). Isto na sequência do motim, em fevereiro desse mesmo ano, para a abolição da Companhia Geral da Agricultura das Vinhas do Alto Douro (ALVES, 1988: 25). Entre 1764 e o ano da sua morte, 1786, é nomeado para o cargo de Governador das Juntas da Relação e Casa do Porto – por três anos –; é Governador da Justiça e Governador das Arnas; é Diretor do Depósito Público do Porto; e ainda, Presidente da Junta das Obras Públicas.

proliferavam (*Idem, Ibid.*: 176), coisa que podemos verificar na segunda carta que envia a D. José I, onde exemplifica quatro motivos para a essa sua preocupação:

- 1) Aumento do comércio, da população e do aparecimento de novos bairros;
- 2) Falta de planificação das novas zonas;
- 3) Permanência do traçado irregular;
- 4) Abertura de ruas travessas «com semelhantes e mais excessivos defeitos»

(*Idem, Ibid.*: 177).

Segundo o mesmo, era também muito clara a sua resolução: a criação de uma cidade nova e regular. Mas isso seria difícil, dado ao constante e grande desenvolvimento da cidade, até porque, como diz Luís Miguel Queirós (2009: 21) em *As ruas do Porto*, «se a intervenção “dos Almadas” ficou aquém da obra lisboeta de Pombal, não foi por falta de vontade. Faltou foi o terramoto...».

Assim, a primeira grande obra na zona exterior à muralha, incide fundamentalmente em três aspetos. O primeiro encontra-se «relacionado com o desenvolvimento urbano [da zona norte da Praça e do Bairro das Hortas], que era necessário regularizar através da planificação de um novo bairro, o dos Laranjais» – cuja planta foi aprovada por Carta Régia a 29 de fevereiro de 1761. O segundo pretendia articular a rua que formava o eixo fundamental do novo bairro com o interior da cidade. E o terceiro queria facilitar a ligação da cidade às estradas para Braga e Guimarães, isto através da Rua do Almada e da Praça de Santo Ovídio.

A abertura desta nova avenida, que devido à vitória dos aliados ganha o nome de Avenida das Nações Aliadas, consta numa ampliação da Praça da Liberdade e o seu novo projeto conta com a presença de Barry Parker<sup>33</sup>, conhecido arquiteto e urbanista inglês. Assim, após o seu término, «a Avenida dos Aliados, com a velha Praça da Liberdade e a nova praça do Município (hoje General Humberto Delgado), constitui, sem lugar de dúvida, o eixo central da cidade e a marca simbólica maior de uma área central indisputada na sua primazia, pela quantidade, diversidade e qualidade de oferta

---

<sup>33</sup> Como mencionado acima, Barry Parker foi um arquiteto e urbanista inglês que ficou conhecido essencialmente pela contribuição na área do urbanismo. Projetou cidades e bairros e concretizou várias obras segundo o conceito de *cidades jardins*. Algo que aconteceu com a Avenida dos Aliados, onde o construído se mescla com áreas ajardinadas, dando assim uma perceção mais tranquilizadora da zona da cidade em questão. Para saber mais sobre o assunto, consultar o trabalho de Rui Tavares, intitulado *Da Avenida da Cidade ao plano para a zona central. A intervenção de Barry Parker no Porto*, de 1982 [disponível em: <http://arquivodigital.cm-porto.pt/ArquivoDigital/winlibimg.aspx?key=&doc=494231&img=6805>]; e ainda o artigo redigido por Manuel de Sousa - *A centenária Avenida dos Aliados*, da Livraria Lello [disponível em: <http://portoby.livrarialello.pt/centenaria-avenida-dos-aliados/>].

de bens e serviços, como pelas condições que oferece de acessibilidade urbana e regional» (*Idem, ibid.:37; 38*).

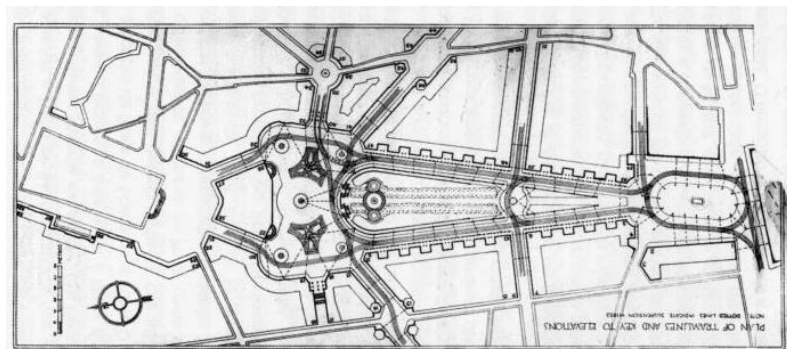
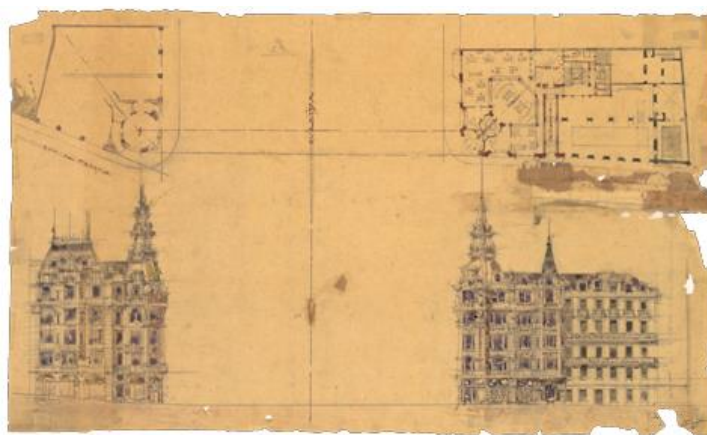


Ilustração 14\_ Avenida da Cidade, 1915 – Barry Parker. [in *Arquitetura Portuguesa*: <http://www.arquiteturaportuguesa.pt/avenida-dos-aliados-100-anos/>, consultado a 10/07/2017].

Continuando, não podemos falar da Avenida dos Aliados sem falar de Marques da Silva<sup>34</sup> e na sua intervenção. Assim, como afirmam várias fontes, e como podemos verificar se estivermos no fundo da avenida a olhar para a Câmara Municipal, existem dois edifícios que marcar, e bem, o começo da Avenida dos Aliados. São eles, o Edifício A Nacional – com projeto de 1919 – e o Edifício Pinto Leite – com projeto de 1922.

«O estilo tem aqui um carácter instrumental, configurador da cidade (da Avenida), num quadro de similitudes e de tempos cronológicos possíveis no arranque da Gran Via, em Madrid» (CARVALHO, 1992: 366).

<sup>34</sup> Marques da Silva foi um arquiteto português que ingressa em Arquitetura Civil na Academia Portuense de Belas Artes, no ano de 1882, tendo ganho uma medalha de prata devido aos seus «programas e projectos eloquentes no Porto e em Guimarães», na Exposição de Paris de 1900 (CARVALHO, 1992: 200). Ficou ainda conhecido por executar trabalhos em: arquitetura e desenho urbano, monumentos, edifícios de equipamento cultural, comercial, escolar e de assistência, habitação e ainda em arquitetura funerárias. Para mais informação sobre este assunto, consultar a Dissertação de Doutoramento em História da Arte apresentada à FLUP em 1992, de António Cardoso Pinheiro de Carvalho, intitulada *O Arquitecto José Marques da Silva e a arquitectura no Norte do País na primeira metade do século XX*. [disponível no Repositório Aberto: <https://repositorio-aberto.up.pt/handle/10216/10904>].

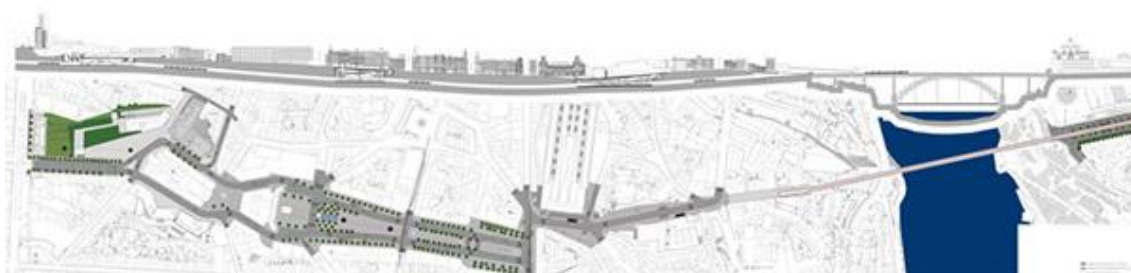


*Ilustração 15\_ Estudos para os dois edifícios (A Nacional e Pinto Leite) da Avenida dos Aliados*

– Marques da Silva. [in Fundação Marques da Silva:

<https://fims.up.pt/index.php?cat=45&subcat=2&subsubcat=8&proj=20>, consultado a 10/07/2017].

Ainda no que diz respeito à Avenida dos Aliados, não poderíamos deixar de falar nos nomes de Álvaro Siza Vieira e de Eduardo Souto Moura, não só, como já vimos no primeiro capítulo, autores de várias estações do metro, como também da requalificação urbana do espaço, no ano de 2004, enquadrada nas obras da construção da rede de metro da cidade. Aqui, os dois conceituados arquitetos, optaram por deixar de parte a ideia de uma praça dividida e ajardinada para criar o amplo foco central da cidade do Porto. Inicialmente estaria previsto o aproveitamento da calçada portuguesa, mas com o avançar da obra decidiu-se o uso de placas de granito, reforçando a ideia de que a mais recente Avenida dos Aliados se apresenta «mais cosmopolita e adaptada a um modo de vida contemporâneo, conciliando áreas de estar com uma regrada circulação automóvel e a linha de metro» (ARQUITETURA PORTUGUESA<sup>35</sup>).



*Ilustração 16\_ Plano de requalificação da Avenida dos Aliados, Metro do Porto e Eduardo Souto Moura*

[in Arquitetura Portuguesa: <http://www.arquiteturaportuguesa.pt/avenida-dos-aliados-100-anos/>,

consultado a 10/07/2017].

<sup>35</sup> Arquitetura Portuguesa Blog: acessível em: <http://www.arquiteturaportuguesa.pt/avenida-dos-aliados-100-anos/>.



### iii. Enquadramento Legal e Administrativo

O Projeto para a Estação da Avenida dos Aliados, inserida na Linha D (Troço-Lote 01.11), foi enquadrada pela primeira fase do projeto do SMLAMP, cujo licenciamento decorreu ao abrigo do Decreto-Lei n.º 186/90, de 6 de junho, que transpôs para a política nacional a Diretiva Comunitária 85/337/CEE, de 27 de junho, e da Lei n.º 13/85, de 6 de julho, a Lei de Bases Património Cultural.

Assim, foi elaborado o EIA alvo do Procedimento AIA n.º 505, tendo sido emitido o Parecer em abril de 1998. «Esta avaliação foi efetuada atendendo aos prismas *Património Arquitetónico* e *Património Arqueológico*, determinando-se a necessidade de implementação de um Programa de Salvaguarda do Património, solicitado no EIA da COBA» (*Idem, ibid.*: 7), tendo o local sido classificado como zona 2 quanto aos impactos negativos esperados (zona «atribuída a espaços dentro do primeiro alargamento do Porto, que ultrapassa os limites impostos pela cerca fernandina, constituindo uma zona onde o impacte poderá ser moderado a elevado») (*Idem, ibid.*: 8).

Encontramos também, declarado no EIA que, «[t]endo em atenção a natureza geológica dos materiais subjacentes, esta estação deverá ser executada a céu aberto» (COBA, 1998: 2-13:14), foi, portanto, opção construir a estação da Avenida dos Aliados pelo método *Cut and Cover*<sup>36</sup>.

Como vimos no primeiro capítulo do presente relatório, é ainda no mesmo Estudo de Impacto Ambiental, no ponto 5.9 relativo ao Património, que podemos consultar os impactos positivos esperados desta intervenção:

- «**Melhor conhecimento das condições de evolução histórica e arqueológica do Porto e concelhos limítrofes** através da deteção, estudo e divulgação de eventuais elementos no decurso da construção do presente empreendimento;» (COBA, 1998, 5-97).

Dada a dimensão e a localização da estação, no centro da cidade e, como tal, local de eleição e de grande afluência turística, os trabalhos arqueológicos prévios ficaram um pouco condicionados.

Contudo, foi planificada uma intervenção de maneira a que não fosse muito afetada a circulação na Avenida, sendo então implementadas quatro sondagens com

---

<sup>36</sup> «designating a method of constructing a tunnel by excavating a cutting to the required depth and then backfilling the excavation over the tunnel roof» (Reverso Dicionário. Em linha: [www.dicionario.reverso.net/ingles-portugues/cut-and-cover](http://www.dicionario.reverso.net/ingles-portugues/cut-and-cover) - consultado a 16/06/2017).

trabalhos distribuídos por duas fases com a finalidade de reconhecer o potencial científico e patrimonial do subsolo. Dessas sondagens, clarificou-se a «existência de vestígios do Bairro do Laranjal e uma estratificação antrópica resumida do final da época moderna em diante» (*Idem, ibid.*: 15).

É ainda relevante mencionar que no extremo sul da estação não se verificou a existência de estratificação arqueológica, uma vez que a sua concretização intersectou o espaço onde estariam localizados, não só os WC públicos da Avenida, como também as dependências camarárias de apoio à manutenção do jardim.

Assim, vemos que os objetivos foram atingidos por meio de escavação e acompanhamento arqueológico da obra, sendo também necessário, para a realização do Relatório, pesquisas em arquivos e na WWW de documentação da demolição do Bairro do Laranjal, e ainda, desenhos arqueológicos em PHOTOMODELER e AutoCAD.

#### **5.1.2.1. Conclusões: como alguém exterior à instituição**

Sendo que a nossa formação apresenta partes comuns à área da Arqueologia, mas não sendo esse o nosso ponto de partida, tentamos interligar o apoio na realização das tarefas descritas acima, com o seguimento do presente relatório.

Assim, após uma leitura intensiva de ambos os Relatórios retratados, podemos dizer que, para além da execução dos mesmos já se tratar de um avanço na parte da comunicação patrimonial, apresentam-se como documentos elaborados para permanecer no seio da instituição, sobretudo devido à sua linguagem muito técnica e, por sua vez, não adequada a um público geral. Todavia, são excelentes bases de consulta para profissionais da área e, por isso mesmo, consideramos que deviam ser publicados.

Interessante, e afastando-se do realizado, seria a elaboração interna de exemplares mais simples e, portanto de mais fácil compreensão, com factos relevantes para a história da cidade do Porto e respectivamente, para a sua população, que deveriam ser conhecidos por todos.

Por isso mesmo, e tal como referido acima, apresentamos de seguida ideias e modelos para uma melhor comunicação do Património Cultural da Metro do Porto.

### **5.2 Elaboração de *layouts* para divulgação/publicação de conteúdos**

Para a elaboração de uma linha de comunicação para a divulgação de conteúdos de Património Cultural da Metro do Porto, começamos por fazer um breve *briefing* de suportes de comunicação, explorando o público alvo e os aspetos relativos à



comunicação mais relevantes para cada um desse público. Este *braining storm* surgiu de uma reflexão intuitiva após a análise e conclusão do capítulo anterior do presente relatório, tentando assim agrupar aquilo que de melhor se verificou em cada um dos casos estudados, encontrando-se discriminados na seguinte tabela:

**Tabela 3\_ Suportes de Comunicação e público alvo:**

<b>Divulgação institucional</b>	<b>Público</b>		
	<b>Geral</b>	<b>Especialidade</b>	<b>Ambos</b>
Aplicações Gadget	X		
Portal (Site)	X		
Newsletter	X		
Cartazes			X
Folhetos			X
Catálogos		X	
Revistas	X		
Livros		X	
Artigos		X	
<b>Aspetos da comunicação</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Bilingue;</li> <li>- Mais destaque à imagem (textos mais curtos);</li> <li>- Linguagem menos técnica/ mais corrente;</li> <li>- Tamanho e tipo de letra adequado (maior em português e um pouco mais pequeno em inglês);</li> <li>- Suportes em tamanhos adequados;</li> <li>- Atenção à condução do leitor através da ligação imagem (fotografia) +texto.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Bilingue;</li> <li>- Linguagem específica/ técnica e cuidada;</li> <li>- Atenção à condução do leitor através da ligação imagem (desenho arqueológico e fotografia) +texto.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Bilingue;</li> <li>- Linguagem menos técnica/ mais corrente;</li> <li>- Mais destaque à imagem (textos mais curtos);</li> <li>- Atenção à condução do leitor através da ligação imagem (fotografia) +texto.</li> </ul>

Como verificado com as conclusões do capítulo 4, podemos dizer que a comunicação Patrimonial a nível mundial «é feita através de fórmulas ultrapassadas e sem tentativas de inovação» (ARAÚJO, 2016: 136). Mais, podemos ainda dizer, como

afirma a mesma autora (*ibid.*: 137), que para além da «globalização [ter sido] um processo democratizador no acesso à cultura e na tentativa de uniformização das práticas de comunicação em Património, possibilitando o alargado acesso à informação com recurso à tecnologia», tal não se comprova.

Em modo de resposta a esse problema, e apoiando-nos na tabela acima, sugerimos então algumas propostas.

Começamos por propor uma melhoria no *site* institucional da Metro do Porto que, para além de se encaixar na pequena amostra, descrita no capítulo anterior, com comunicação Patrimonial, podia estar também direcionado à população em geral, quer ao nível da linguagem como da sua apresentação gráfica. Por isso mesmo, a hiperligação denominada de “Arqueologia” poderia ser melhor pensada e executada, isto para que qualquer pessoa, seja ela portuguesa ou não, possa não só ter fácil acesso à informação, do mesmo modo que a consiga compreender.

Propomos ainda, também ligado aos meios digitais, e uma vez que a Metro do Porto já é portadora de uma aplicação para telemóveis e *tablets*, uma ligação cuja utilidade passaria por enviar pequenos factos importantes (ao modo de notificações ativadas por geoferençação) relativos à estação em que a pessoa se encontra, como o arquiteto ou vestígios encontrados aquando a sua construção. Relevante será referir que, não possuímos conhecimentos e competências na área TIC para a implementação desta proposta.

Assim, tentado dar seguimento ao inicialmente proposto – a conceção de *layouts* para a comunicação do Património Cultural da Metro do Porto S.A. – elaborámos alguns *drafts* utilizando o *site* Canva ([www.canva.com](http://www.canva.com)), onde realizámos:

- Panfletos informativos;
- *Vaivém* (*newsletter* electrónica);
- Desdobráveis;
- Catálogos.

Antes do início da execução das propostas de instrumentos para a divulgação patrimonial, realizámos um exercício de comparação de artigos, juntamente com a nossa coorientadora, com a finalidade de perceber quais os elementos essenciais a conter nas publicações destinadas à população.

Com exceção do *Vaivém*, que não se limita a difundir informações relativas ao Património Cultural, e uma vez que a entidade em questão (Metro do Porto) já consta

de um Vaivém eletrónico, as novas versões realizadas apresentam-se como propostas de melhoria e desenvolvimento. Os restantes ensaios contam com uma proposta para a Arqueologia – um dos pontos fulcrais do presente relatório – e uma outra para a Arquitetura – uma vez que, como vimos no primeiro capítulo, as estações do Metro do Porto foram levantadas por grandes nomes da arquitetura, como é o caso do Arquiteto Souto Moura e o Arquiteto Siza Vieira. Todas as nossas propostas foram elaboradas para serem utilizadas em edição bilingue (Português e Inglês).

Importante será ainda mencionar que as imagens foram todas retiradas da *internet*, sendo que as que dizem respeito à Arqueologia não se encontram relacionadas com o espólio do metro. De modo a tentar diversificar a imagem das propostas, o *lettering* das mesmas não diz respeito ao utilizado pela entidade no presente.

Após o término do capítulo 2, onde abordamos a ligação existente entre o Património e a sociedade, pensamos que os exemplos apresentados teriam um melhor aproveitamento se fossem expostos no mundo *online*, constando apenas alguns exemplares nas Lojas Andante, uma vez que se estivessem espalhados por todas as estações de metro, em grande número, poderiam facilmente ser confundidos com divulgação comercial e não consideradas como um instrumento de comunicação institucional, como se pretende.

Procurando concretizar o nosso trabalho, começaremos então por apresentar uma proposta de comunicação de um dos processos aqui trabalhados: o Processo da Ponte da Peça Má, como forma a dar resposta à obrigação legal da comunicação patrimonial, que esperamos que seja realizada brevemente.

Aqui apenas damos a conhecer uma proposta para a versão portuguesa mas, tal como já mencionado, teria que ser também elaborada uma versão em inglês.

### 5.2.1. Panfleto informativo – Ponte da Peça Má



A Ponte da Peça Má pertencia à Linha de Guimarães dos Caminhos de Ferro CP e, posteriormente, inserida na Linha entre a Senhora da Hora e da Trofa, da Metro do Porto.

Como cabia à entidade Metro do Porto a manutenção da Ponte, devido à necessidade da segurança ferroviária e aos custos de manutenção, e como não foi reconhecido valor arqueológico, chegou-se à decisão de demolição da Ponte da Peça Má.

**MORADA**  
Avenida Fernão de Magalhães, 1862, 7º, 4350-158 Porto

**CONTACTOS**  
Fax 225 081 001  
Telefone 225 081 000  
[www.metrodoporto.pt](http://www.metrodoporto.pt)

**METRO DO PORTO**  
A VIDA EM MOVIMENTO

**PONTE DA PEÇA MÁ**



#### FACTOS HISTÓRICOS

- Início de construção: 23 de agosto de 1929;
- Fim da construção: 11 de fevereiro de 1932;
- Obra: arquitecto francês Francisco Mercier e do empreiteiro, também ele francês, André Borie;
- Inauguração: 14 de março de 1932, pelo Presidente da República Óscar Carmona;
- Foram localizados marcos miliários, estando assim a Ponte relacionada com a passagem pelas imediações da Via Romana Braccara-Olissipo.



*«E ASSISTIRAM OS NETOS, TRISTES, À DEMOLIÇÃO DA PONTE, EM 2 DE SETEMBRO DE 2016»*

IVA BOTELHO, 2016



#### INTERVENÇÃO

- Inicialmente estava prevista a demolição total da Ponte (tabuleiro, encontros e fundações), no entanto, apenas foi removido o tabuleiro (isto porque não se encontrava sob qualquer proteção cultural);
- Trabalho de campo centrou-se no acompanhamento da demolição da Ponte por registo fotográfico e diagnóstico dos elementos retirados de maior tamanho – concluiu-se que não se detetou reutilização de material antigo;
- A ponte foi ainda alvo de levantamento por fotogrametria e os Caminhos Ancestrais foram alvo de levantamento topográfico.

## 5.2.2. Panfletos informativos



# Metro do Porto

A VIDA EM MOVIMENTO

## ARQUEOLOGIA

ARCHAEOLOGY

### CAMPO 24 DE AGOSTO - ARCA DE ÁGUA DE MIJAVELHAS

CAMPO 24 DE AGOSTO - MIJAVELHAS  
WATER ARK  
(PORTUGUÊS)

Lorem ipsum dolor sit amet, veniam tractatos petentium mei et, vis ei sint eripuit maiestatis. Eam ut percipit assentior democritum. Mea regione abhorreant scripserit ex. Mea te primis dicunt, ea alia inimicus sea. Ad sit quis fabellas, usu ut nonumy corpora accusamus.

Stet graece feugiat ne pri. Sed ea etiam nostrud fastidii. Idque solet putant qui in.

---

(INGLÊS)

Lorem ipsum dolor sit amet, veniam tractatos petentium mei et, vis ei sint eripuit maiestatis. Eam ut percipit assentior democritum. Mea regione abhorreant scripserit ex. Mea te primis dicunt, ea alia inimicus sea. Ad sit quis fabellas, usu ut nonumy corpora accusamus.

Stet graece feugiat ne pri. Sed ea etiam nostrud fastidii. Idque solet putant qui in.

[www.metrodoporto.pt](http://www.metrodoporto.pt)





# Metro do Porto

A VIDA EM MOVIMENTO

## ARQUITETURA DAS ESTAÇÕES

STATIONS ARCHITECTURE

### SUBTÍTULO

SUBTITLE

(PORTUGUÊS)

Lorem ipsum dolor sit amet, veniam tractatos petentium mei et, vis ei sint eripuit maiestatis. Eam ut percipit assentior democritum. Mea regione abhorreant scripserit ex. Mea te primis dicunt, ea alia inimicus sea. Ad sit quis fabellas, usu ut nonumy corpora accusamus.

Stet graece feugiat ne pri. Sed ea etiam nostrud fastidii. Idque solet putant qui in.

---

(INGLÊS)

Lorem ipsum dolor sit amet, veniam tractatos petentium mei et, vis ei sint eripuit maiestatis. Eam ut percipit assentior democritum. Mea regione abhorreant scripserit ex. Mea te primis dicunt, ea alia inimicus sea. Ad sit quis fabellas, usu ut nonumy corpora accusamus.

Stet graece feugiat ne pri. Sed ea etiam nostrud fastidii. Idque solet putant qui in.

[www.metrodoporto.pt](http://www.metrodoporto.pt)





### 5.2.1. Vaivém



Título  
Title

«(Início da notícia - Português e Inglês)  
Lorem ipsum dolor sit amet, veniam tractatos petentium mei et,  
vis ei sint eripuit maiestatis...



Título  
Title

«(Início da notícia - Português e Inglês)  
Lorem ipsum dolor sit amet, veniam tractatos petentium mei et,  
vis ei sint eripuit maiestatis...



Título  
Title

«(Início da notícia - Português e Inglês)  
Lorem ipsum dolor sit amet, veniam tractatos petentium mei et,  
vis ei sint eripuit maiestatis...



VAIVÉM



Metro do Porto. A vida em movimento



CAMPO 24 DE AGOSTO - ARCA DE ÁGUA DE MIJAVELHAS

Campo 24 de Agosto - Mijavelhas Water Ark

(PORTUGUÊS)

Lorem ipsum dolor sit amet, veniam tractatos petentium mei et, vis ei sint eripuit maiestatis. Eam ut percipit assentior democritum. Mea regione abhorreant scripserit ex. Mea te primis dicunt, ea alia inimicus sea. Ad sit quis fabellas, usu ut nonumy corpora accusamus.

Nihil offendit vix an, invidunt repudiare an mea, inermis platonem sit in...



(INGLÊS)

Eam ut percipit assentior democritum. Mea regione abhorreant scripserit ex. Mea te primis dicunt, ea alia inimicus sea. Ad sit quis fabellas, usu ut nonumy corpora accusamus.

Nihil offendit vix an, invidunt repudiare an mea, inermis platonem sit in...



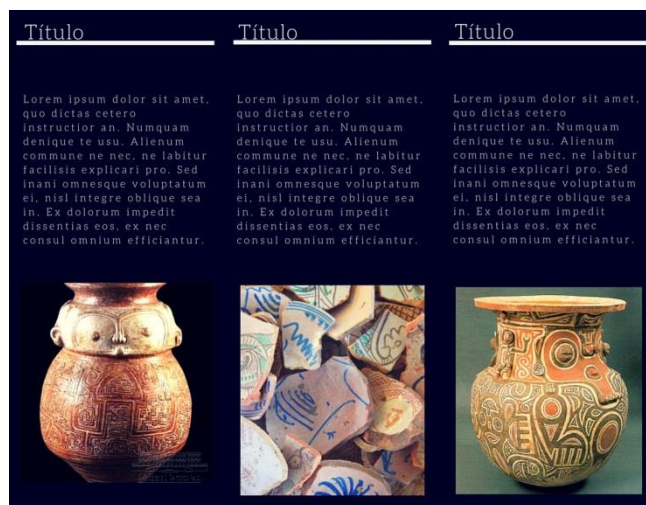
VAIVÉM

A e-news do Metro do Porto

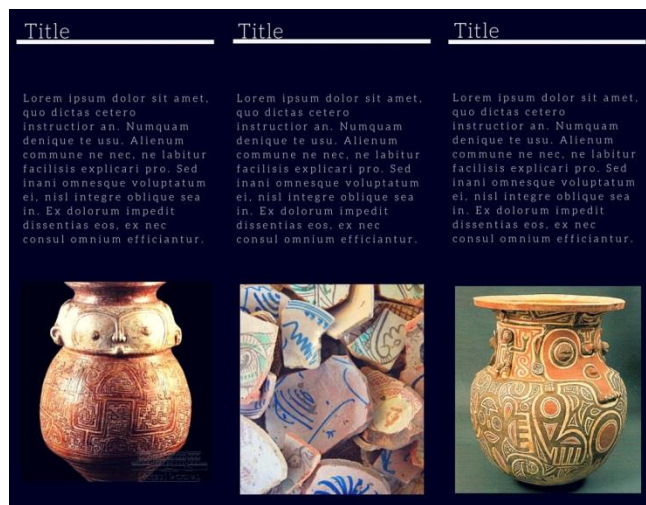


### 5.2.3. Desdobrável – Arqueologia

(PORTUGUÊS)



(INGLÊS)



## 5.2.4. Desdobrável – Arquitetura (PORTUGUÊS)

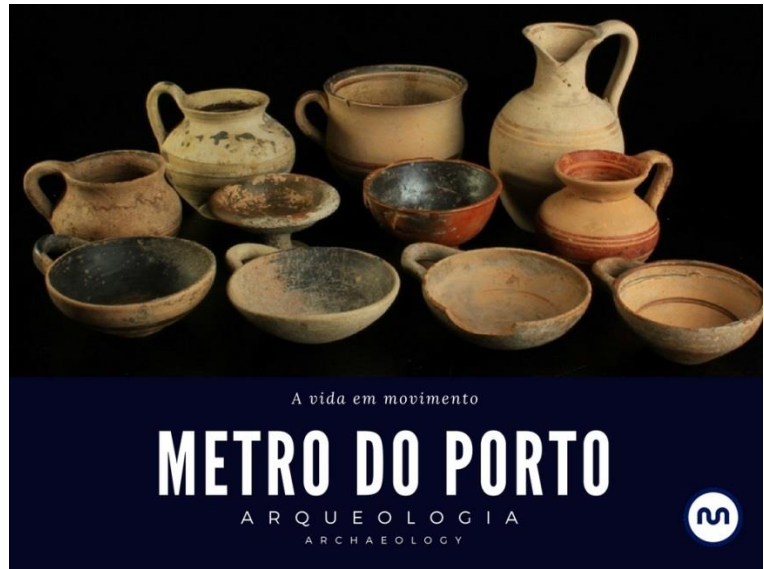
<p><b>TÍTULO</b></p> <p>Lorem ipsum dolor sit amet, quo dictas cetero instructor an. Numquam denique te usu. Alienum commune ne nec, ne labitur facilis explicari pro. Sed inani omnesque voluptatum ei, nisl integre oblique sea in. Ex dolorum impedit dissentias eos, ex nec consul omnium efficiantur.</p>	<p><b>METRO DO PORTO</b></p> <p><small>*nr fax e telephone *morada www.metrodoporto.pt</small></p> <p></p> <p><b>A VIDA EM MOVIMENTO</b></p> 		
<p><b>SUBTÍTULO</b></p> <p>Lorem ipsum dolor sit amet, quo dictas cetero instructor an. Numquam denique te usu. Alienum commune ne nec, ne labitur facilis explicari pro. Sed inani omnesque voluptatum ei, nisl integre oblique sea in. Ex dolorum impedit dissentias eos, ex nec consul omnium efficiantur.</p>	<p><b>SUBTÍTULO</b></p> <p>Lorem ipsum dolor sit amet, quo dictas cetero instructor an. Numquam denique te usu. Alienum commune ne nec, ne labitur facilis explicari pro. Sed inani omnesque voluptatum ei, nisl integre oblique sea in. Ex dolorum impedit dissentias eos, ex nec consul omnium efficiantur.</p>	<p><b>SUBTÍTULO</b></p> <p>Lorem ipsum dolor sit amet, quo dictas cetero instructor an. Numquam denique te usu. Alienum commune ne nec, ne labitur facilis explicari pro. Sed inani omnesque voluptatum ei, nisl integre oblique sea in. Ex dolorum impedit dissentias eos, ex nec consul omnium efficiantur.</p>	
			

(INGLÊS)

<p><b>SUBTITLE</b></p> <p>Lorem ipsum dolor sit amet, quo dictas cetero instructor an. Numquam denique te usu. Alienum commune ne nec, ne labitur facilis explicari pro. Sed inani omnesque voluptatum ei, nisl integre oblique sea in. Ex dolorum impedit dissentias eos, ex nec consul omnium efficiantur.</p>	<p><b>METRO DO PORTO</b></p> <p><small>*nr fax and telephone *address www.metrodoporto.pt</small></p> <p></p> <p><b>A VIDA EM MOVIMENTO (LIFE ON THE MOVE)</b></p> 		
<p><b>SUBTITLE</b></p> <p>Lorem ipsum dolor sit amet, quo dictas cetero instructor an. Numquam denique te usu. Alienum commune ne nec, ne labitur facilis explicari pro. Sed inani omnesque voluptatum ei, nisl integre oblique sea in. Ex dolorum impedit dissentias eos, ex nec consul omnium efficiantur.</p>	<p><b>SUBTITLE</b></p> <p>Lorem ipsum dolor sit amet, quo dictas cetero instructor an. Numquam denique te usu. Alienum commune ne nec, ne labitur facilis explicari pro. Sed inani omnesque voluptatum ei, nisl integre oblique sea in. Ex dolorum impedit dissentias eos, ex nec consul omnium efficiantur.</p>	<p><b>SUBTITLE</b></p> <p>Lorem ipsum dolor sit amet, quo dictas cetero instructor an. Numquam denique te usu. Alienum commune ne nec, ne labitur facilis explicari pro. Sed inani omnesque voluptatum ei, nisl integre oblique sea in. Ex dolorum impedit dissentias eos, ex nec consul omnium efficiantur.</p>	
			



5.2.5. Catálogo – Arqueologia



SUBTÍTULO  
SUBTITLE

(PORTUGUÊS)

Lorem ipsum dolor sit amet, quo dictas cetero instructor an. Numquam denique te usu. Alienum commune ne nec, ne labitur facilis explicari pro. Sed inani omnesque voluptatum ei, nisi integre oblique sea in. Ex dolorum impedit dissensias eos, ex nec consul omnium efficiantur. Nihil offendit vix an, invidunt repudiare an mea, inermis platonem sit in.



(INGLÊS)

Lorem ipsum dolor sit amet, quo dictas cetero instructor an. Numquam denique te usu. Alienum commune ne nec, ne labitur facilis explicari pro. Sed inani omnesque voluptatum ei, nisi integre oblique sea in. Ex dolorum impedit dissensias eos, ex nec consul omnium efficiantur. Nihil offendit vix an, invidunt repudiare an mea, inermis platonem sit in.

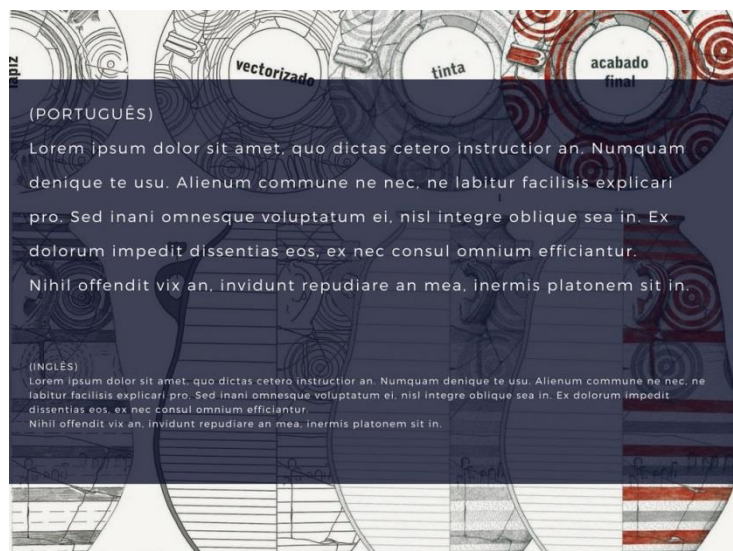


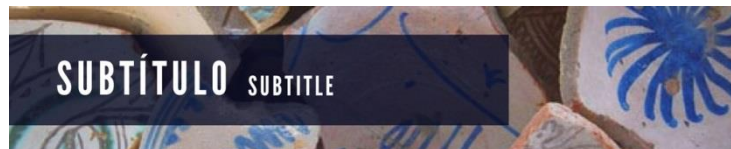
(PORTUGUÊS)

Lorem ipsum dolor sit amet, quo dictas cetero instructor an. Numquam denique te usu. Alienum commune ne nec, ne labitur facilis explicari pro. Sed inani omnesque voluptatum ei, nisi integre oblique sea in. Ex dolorum impedit dissensias eos, ex nec consul omnium efficiantur. Nihil offendit vix an, invidunt repudiare an mea, inermis platonem sit in.

(INGLÊS)

Lorem ipsum dolor sit amet, quo dictas cetero instructor an. Numquam denique te usu. Alienum commune ne nec, ne labitur facilis explicari pro. Sed inani omnesque voluptatum ei, nisi integre oblique sea in. Ex dolorum impedit dissensias eos, ex nec consul omnium efficiantur. Nihil offendit vix an, invidunt repudiare an mea, inermis platonem sit in.





(PORTUGUÊS)

Lorem ipsum dolor sit amet, quo dictas cetero instructor an. Numquam denique te usu. Alienum commune ne nec, ne labitur facilis explicari pro. Sed inani omnesque voluptatum ei, nisi integre oblique sea in. Ex dolorum impedit dissentias eos, ex nec consul omnium efficiantur. Nihil offendit vix an, invidunt repudiare an mea, inermis platonem sit in.

(INGLÊS)

Lorem ipsum dolor sit amet, quo dictas cetero instructor an. Numquam denique te usu. Alienum commune ne nec, ne labitur facilis explicari pro. Sed inani omnesque voluptatum ei, nisi integre oblique sea in. Ex dolorum impedit dissentias eos, ex nec consul omnium efficiantur. Nihil offendit vix an, invidunt repudiare an mea, inermis platonem sit in.

## SUBTÍTULO

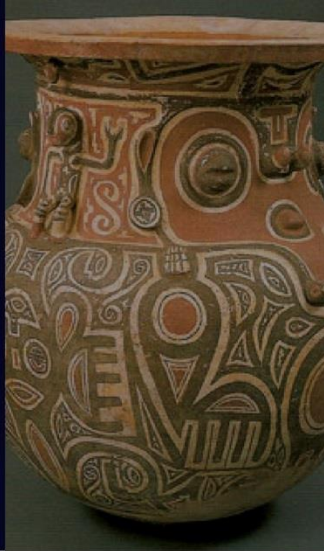
### SUBTITLE

(POTUGUÊS)

Lorem ipsum dolor sit amet, quo dictas cetero instructor an. Numquam denique te usu. Alienum commune ne nec, ne labitur facilis explicari pro. Sed inani omnesque voluptatum ei, nisi integre oblique sea in. Ex dolorum impedit dissentias eos, ex nec consul omnium efficiantur. Nihil offendit vix an, invidunt repudiare an mea, inermis platonem sit in.

(INGLÊS)

Lorem ipsum dolor sit amet, quo dictas cetero instructor an. Numquam denique te usu. Alienum commune ne nec, ne labitur facilis explicari pro. Sed inani omnesque voluptatum ei, nisi integre oblique sea in. Ex dolorum impedit dissentias eos, ex nec consul omnium efficiantur. Nihil offendit vix an, invidunt repudiare an mea, inermis platonem sit in.





Morada/ ADDRESS  
 Telefone/ Telephone  
 Fax  
 e-mail  
[www.metrodoporto.pt](http://www.metrodoporto.pt)

## CONTACTOS/ CONTACTS



## 5.2.6. Catálogo – Arquitetura





(PORTUGUÊS)

Lorem ipsum dolor sit amet, quo dictas cetero instructor an. Numquam denique te usu.

Alienum commune ne nec, ne labitur facilis explicari pro. Sed inani omnesque voluptatum ei, nisl integre oblique sea in. Ex dolorum impedit dissentias eos, ex nec consul omnium efficiantur.

Nihil offendit vix an, invidunt repudiare an mea, inermis platonem sit in.

(INGLÊS)

Lorem ipsum dolor sit amet, quo dictas cetero instructor an.

Numquam denique te usu. Alienum commune ne nec, ne labitur facilis explicari pro. Sed inani omnesque voluptatum ei, nisl integre oblique sea in. Ex dolorum impedit dissentias eos, ex nec consul omnium efficiantur.

Nihil offendit vix an, invidunt repudiare an mea, inermis platonem sit in.

(PORTUGUÊS)

Lorem ipsum dolor sit amet, quo dictas cetero instructor an. Numquam denique te usu.

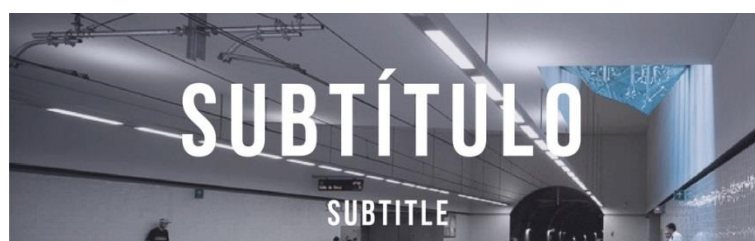
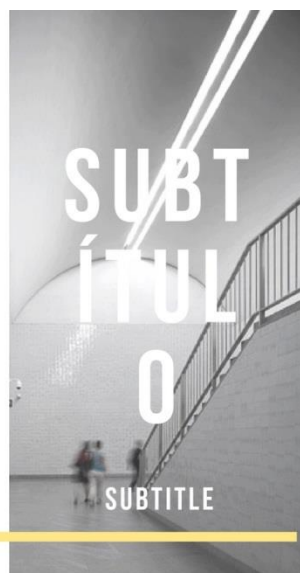
Alienum commune ne nec, ne labitur facilis explicari pro. Sed inani omnesque voluptatum ei, nisl integre oblique sea in. Ex dolorum impedit dissentias eos, ex nec consul omnium efficiantur.

Nihil offendit vix an, invidunt repudiare an mea, inermis platonem sit in.

(INGLÊS)

Lorem ipsum dolor sit amet, quo dictas cetero instructor an. Numquam denique te usu. Alienum commune ne nec, ne labitur facilis explicari pro. Sed inani omnesque voluptatum ei, nisl integre oblique sea in. Ex dolorum impedit dissentias eos, ex nec consul omnium efficiantur.

Nihil offendit vix an, invidunt repudiare an mea, inermis platonem sit in.



(PORTUGUÊS)

Lorem ipsum dolor sit amet, quo dictas cetero instructor an. Numquam denique te usu. Alienum commune ne nec, ne labitur facilis explicari pro. Sed inani omnesque voluptatum ei, nisl integre oblique sea in. Ex dolorum impedit dissentias eos, ex nec consul omnium efficiantur.

Nihil offendit vix an, invidunt repudiare an mea, inermis platonem sit in.

(INGLÊS)

Lorem ipsum dolor sit amet, quo dictas cetero instructor an. Numquam denique te usu. Alienum commune ne nec, ne labitur facilis explicari pro. Sed inani omnesque voluptatum ei, nisl integre oblique sea in. Ex dolorum impedit dissentias eos, ex nec consul omnium efficiantur.

Nihil offendit vix an, invidunt repudiare an mea, inermis platonem sit in.

(PORTUGUÊS)

Lorem ipsum dolor sit amet, quo dictas cetero instructor an. Numquam denique te usu. Alienum commune ne nec, ne labitur facilis explicari pro. Sed inani omnesque voluptatum ei, nisl integre oblique sea in. Ex dolorum impedit dissentias eos, ex nec consul omnium efficiantur. Nihil offendit vix an, invidunt repudiare an mea, inermis platonem sit in.

(INGLÊS)

Lorem ipsum dolor sit amet, quo dictas cetero instructor an. Numquam denique te usu. Alienum commune ne nec, ne labitur facilis explicari pro. Sed inani omnesque voluptatum ei, nisl integre oblique sea in. Ex dolorum impedit dissentias eos, ex nec consul omnium efficiantur. Nihil offendit vix an, invidunt repudiare an mea, inermis platonem sit in.

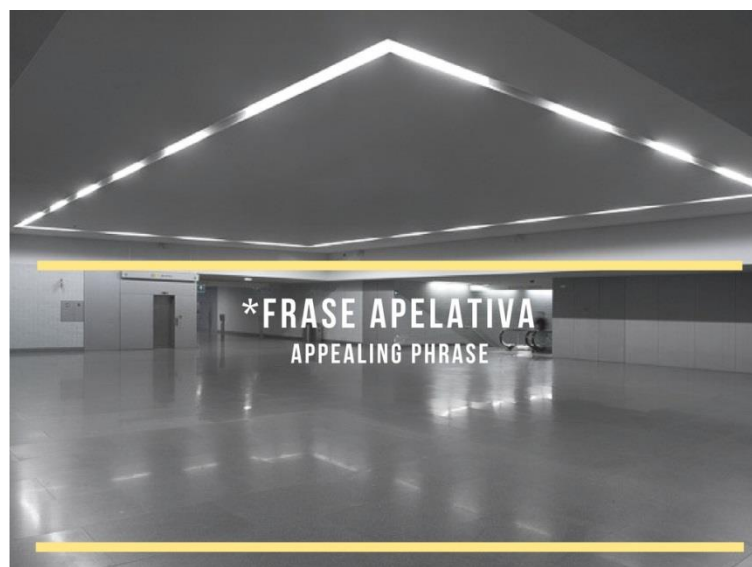


(PORTUGUÊS)

Lorem ipsum dolor sit amet, quo dictas cetero instructor an. Numquam denique te usu. Alienum commune ne nec, ne labitur facilis explicari pro. Sed inani omnesque voluptatum ei, nisl integre oblique sea in. Ex dolorum impedit dissentias eos, ex nec consul omnium efficiantur. Nihil offendit vix an, invidunt repudiare an mea, inermis platonem sit in.

(INGLÊS)

Lorem ipsum dolor sit amet, quo dictas cetero instructor an. Numquam denique te usu. Alienum commune ne nec, ne labitur facilis explicari pro. Sed inani omnesque voluptatum ei, nisl integre oblique sea in. Ex dolorum impedit dissentias eos, ex nec consul omnium efficiantur. Nihil offendit vix an, invidunt repudiare an mea, inermis platonem sit in.



## Considerações finais

Chegámos assim ao final do presente relatório, realizado no âmbito do estágio curricular na Metro do Porto S.A., enquadrado no Mestrado em História da Arte Portuguesa, com uma enorme vontade e algumas expectativas de que o estudo e a comunicação/divulgação do Património Cultural, especialmente o Património construído, fará parte do nosso futuro enquanto profissionais da área.

Os objetivos propostos no início do relatório foram, na sua maior parte, alcançados mas não concluídos. Isto na medida em que este se trata de um estudo em constante desenvolvimento. Esse desenvolvimento pode dividir-se em duas vertentes: uma respeitando questões práticas – acompanhando a constante expansão das linhas de metro (que, por sua vez, leva à descoberta de novos patrimónios arqueológicos e à construção de novas estações) –; e uma outra relacionada com questões conceituais – já que o estudo dessas mesmas descobertas leva ao progresso das disciplinas e, eventualmente, à necessidade da redação de novos documentos legislativos.

Sobre esses objetivos, sentimos que o que diz respeito ao melhoramento da comunicação patrimonial da Metro do Porto ficou aquém das nossas expectativas, na medida em que não possuímos do tempo necessário para adquirir novas competências ao nível do *design* gráfico, não nos sendo assim possível executar o trabalho da forma inicialmente prevista.

Porém, a investigação que resultou da tentativa de cumprimento de cada um dos objetivos trouxe diversos contributos para a área em estudo e para a nossa formação pessoal.

No primeiro e segundo capítulos – *Subsídios para uma história da Metro do Porto; Património Cultural. A importância da comunicação*, respetivamente – para além de informações importantes referentes à entidade que apurou o nosso conhecimento relativo, não só à arquitetura das estações, como também ao espólio arqueológico – questão que, ao contrário do que acontecia com a arquitetura, possuíamos conhecimentos limitados –, confirmaram o foco central do relatório, isto é, mostraram-nos a importância da relação entre o Património Cultural da cidade (neste caso) com a sua população residente e visitante.

O capítulo três – *Enquadramento Legal do Património Cultural na AIA* –, apresentou-se como o mais complicado e moroso dos cinco capítulos que constituem o

presente relatório, isto porque fomos, desde logo, confrontados com legislação muito específica, como é o caso da legislação ambiental. Contudo, pensamos ter conseguido sistematizar de forma crítica dados significativos colhidos nos mesmos, bem como obtivemos conhecimentos essenciais, coisa que de outro modo poderia não acontecer, para um futuro profissional da área do Património.

Já no quarto capítulo – *Transporte ferroviário e interesse histórico-social* – a percepção obtida do estudo exploratório e casuístico realizado, veio intensificar as suposições iniciais referentes à comunicação patrimonial por parte das entidades detentoras de Património Cultural, alertando-nos assim para a importância da inclusão de profissionais, não só da área do património, como também da área da comunicação nessas mesmas entidades.

Porém, e como esperávamos, foram as tarefas realizadas no âmbito do estágio curricular (detalhadas no quinto e último capítulo) que mais nos enriqueceram, tanto a nível pessoal como a nível profissional, isto na medida em que contactámos com diversas ferramentas internas da entidade e muito específicas, como é o caso dos Estudos de Impacto Ambiental realizados para a conceção do Sistema de Metro Ligeiro da Área Metropolitana do Porto, e ainda programas informáticos, conquistando assim competências básicas ao nível do AutoCAD.

Vivemos, cada vez mais, numa comunidade global que divulga experiências e conhecimentos em tempo real e, por isso mesmo, a partilha de conteúdos de carácter patrimonial não pode ficar indiferente a estas novas dinâmicas, surgindo a importância de criar meios que garantam que isso mesmo aconteça.

A comunhão do presente com o passado fornece, através das suas várias formas, um maior entendimento do que se estuda e do que se quer comunicar. Isto, porque dar algo a conhecer será sempre a melhor forma de proteger e até mesmo de enveredar por outros caminhos da comunicação patrimonial, como é o caso da educação patrimonial – uma vez que a consciencialização para e do património cabe-nos a todos nós.

Mais, o Património Cultural que foi encontrado nos diferentes trabalhos de escavação aquando da construção de linhas de metro e respetivas estações que a cidade do Porto alberga, só é passível de ser entendido na sua (quase) totalidade através da sua apropriada divulgação e consequente preservação. E sobre este ponto da apropriada divulgação patrimonial referimo-nos ao facto de que esta tem que ser dirigida de



maneira distinta ao público, tendo em conta as suas etárias e formações, mas também provenientes de diferentes origens.

E nesta medida, pela implementação de uma divulgação mais alargada, a Metro do Porto diferenciaria-se ainda mais das suas congéneres. Tal pode ser constatado no levantamento que apresentamos no capítulo 4 do presente relatório. Recorde-se que a Metro do Porto tem já experiência de comunicação eficaz ao nível da captação de públicos para a visita/conhecimento das suas estações, projetadas por grandes nomes da arquitetura, reconhecidos internacionalmente, de que é exemplo a sua participação em eventos mais alargados como a *Open House Porto*.

A legislação em vigor pautou quase todo o percurso do nosso trabalho, e é também por isso que a nossa pesquisa se baseia, grande parte, nela mesma. Contudo, acreditamos que, para além das recomendações que a doutrina internacional e a legislação nacional congregam, estas não se encontram a dar os desejados frutos no que toca à divulgação do Património. Por isso mesmo, com o avançar da pesquisa, sentimos que poderia ser feito mais: poderia ser elaborada legislação específica para a comunicação do Património Cultural; poderia ser obrigatória a contratação de especialistas com formação na área do Património Cultural nas instituições que são responsáveis pela tutela/gestão de bens; e poderia existir um fundo financeiro apenas direcionado para este fim, ou seja, para a comunicação do Património.

Este trabalho vem abordar uma questão inovadora, bastante atual e pertinente: como a importância da comunicação do Património Cultural de uma rede de metropolitano, neste caso, do Metro da cidade do Porto – relembramos que apenas a primeira linha do Metro de Budapeste se encontra inscrita na Lista da UNESCO de Património Mundial (inscrita na lista no ano de 2002). Por isso mesmo, sentimo-lo como um primeiro passo de uma significativa contribuição para a sensibilização para a importância do património estudado ao longo do presente relatório e da sua divulgação, mas também de todo o património, a nível mundial, uma vez que, e tal como já referido, este é de todos e para todos e só conseguimos manter, proteger e utilizar aquilo que realmente conhecemos.

Para o nosso futuro caminho de investigação e trabalho, ou de outrem que sinta a responsabilidade, preocupação e carinho que nós sentimos para com o Património Cultural, e dando seguimento ao trabalho aqui apresentado, propomos a possibilidade de criação de uma rede, inicialmente a nível nacional e posteriormente a nível

internacional, de comunicação relativa ao Património Cultural das várias instituições de metro, não só as abordadas no presente relatório, como também de tantas outras. Isto não só na medida da tentativa de resolução de problemas congéneres, mas essencialmente para um melhoramento da difusão de informação e, por sua vez, de conhecimento.

Isto, porque como já referido no início do presente relatório, todo o nosso percurso (incluindo estágio curricular e a redação do trabalho que aqui se apresenta) se pauta pela ambição de chamar a atenção da população em geral para a relevância do Património Cultural e, conseqüentemente, da sua preservação e divulgação, pois tal como nos lembra Carlos Albertos Ferreira de Almeida, e ao modo de conclusão da nossa reflexão, o «[p]atrimónio é tudo aquilo que tem qualidade para a vida cultural e física do homem e tem notório significado na existência e na afirmação das diferentes comunidades» (1998: 10), sendo que este «é a garantia da sua identidade» (*Idem, ibid.*:17). Património, para o ser, «não pode ser olhado apenas como uma reserva e, menos ainda, como uma recordação ou nostalgia do passado» (*Idem, ibid.*), pelo contrário, «para o ser, tem de estar presente e vivo, de algum modo» (*Idem, ibid.*) ou seja, o «Património só é classificável quando tem valores prospectivos» (*Idem, ibid.*: 18).

## Bibliografia

ALMEIDA, Carlos Alberto Ferreira de – *Património. O seu entendimento e a sua gestão*. Porto: Edições ETNOS, 1998.

ALMEIDA, Maria José de – *Avaliação de Impactes e Património Cultural. Que papel para o Arqueólogo e para o Património Arqueológico?* Associação dos Arqueólogos Portugueses, 2008.

ARAÚJO, Gisela Maria Russo de Sousa – *FALARTE, Um Estudo sobre a Comunicação do Património*. Porto 2016. Relatório de Estágio inserido no Mestrado em História da Arte Portuguesa apresentado à Faculdade de Letras da Universidade do Porto.

ALVES, Luis Ferreira – *Les Cathédrales Englouties*. In FERNANDES, Fátima; CANNATÀ, Michele – *Eduardo Souto Moura. A Arquitectura do Metro. Obras e Projectos na Área Metropolitana do Porto*. Civilização Editora: Porto. 2006.

BESSA, Elisa Maria – *O Papel do Património na Era da Globalização. Análise ao caso da cidade do Porto*. Porto 2012. Dissertação de Mestrado em Ciências da Comunicação apresentada à Faculdade de Letras da Universidade do Porto.

BOTELHO, Iva João da Silva Teles Morais – *O Processo do Corgo. Do Principio da Conservação pelo Registo Científico*. Porto 2015. Tese de Doutoramento em Arqueologia apresentada à Faculdade de Letras da Universidade do Porto.

BREGA, Isabella – *Cultural Heritage Know to Communicate?* [s.l.] [s.d.]. [em linha]. [consultado a 24/01/2017]. Disponível na www: <URL [http://cf.cdn.unwto.org/sites/all/files/pdf/isabella\\_brega.pdf](http://cf.cdn.unwto.org/sites/all/files/pdf/isabella_brega.pdf)>

CANDELLO, Heloisa – *A influência das tecnologias de informação e comunicação no consumo do Património Cultural e Turístico por visitantes e residentes: websites e mobile blogs*. Nº3, setembro 2012.

CARVALHO, António Cardoso Pinheiro de - *O Arquitecto José Marques da Silva e a arquitectura no Norte do País na primeira metade do século XX*. Dissertação de Doutoramento apresentada à Faculdade de Letras da Universidade do Porto, 1992.

CHOAY, Françoise – *Alegoria do Património*. Lisboa: EDIÇÕES 70, LDA, 2010.

CHOAY, Françoise – *As Questões do Património. Antologia para um combate*. Lisboa: EDIÇÕES 70, LDA, 2015.

CHOAY, Françoise – *Património e Mundialização*. [s.l]: Licorne, 2009.

CLACK, Timothy; BRITTAIN, Marcus – *Archeology and the Media*. Walnut Creek (CA): Left Coast Press, 2007. (Por consultar)

COSTA, Baptista da – *Conceção e Financiamento de Sistemas de Transportes Urbanos de Passageiros*. Transportes em Revista. Metro do Mondego – Alternativa BusWay. Fundação para os Estudos e Formação Autárquica. Coimbra, 8 de março de 2016.

COSTA, Baptista da – *Transportes e Qualidade de Vida nas Áreas Metropolitanas*. III Encontro Temático. Comissão Sectorial para Transportes, CS/12. Conselho Nacional Qualidade, Instituto Português da Qualidade. Auditório di IPQ – Monte da Caparica. 9 de novembro de 2000.

CUSTÓDIO, Jorge - *100 anos de Património: memória e Identidade: Portugal 1910-2010*. Lisboa: IGERPAR, 2010.

FERREIRA ALVES, Joaquim – *O Porto na Época dos Almadás. Arquitetura. Obras Públicas*. (Volume I) Porto 1998. Dissertação de Doutoramento em História da Arte apresentada à Faculdade de Letras da Universidade do Porto.

FERREIRA, David José da Silva – *O Património Cultural na Avaliação de Impacte Ambiental em Portugal*. Porto 2013. Tese de Doutoramento em História da Arte Portuguesa apresentada à Faculdade de Letras da Universidade do Porto.

FERNANDES, Fátima; CANNATÀ, Michele – *Eduardo Souto Moura. A Arquitectura do Metro. Obras e Projectos na Área Metropolitana do Porto*. Civilização Editora: Porto. 2006.

FERNANDES, José A. Rio; CHAMUSCA, Pedro; FERNANDES, Inês – *Avenida dos Aliados e Baixa do Porto: Usos e Movimentos*. Porto: Porto Vivo, SRU, 2013. [em linha]. [consultado a 07/07/20179]. Disponível na [www: <URL: file:///C:/Users/In%C3%AAs/Downloads/Livro1\\_1Avenida\\_PT\\_Final.pdf](http://www.file:///C:/Users/In%C3%AAs/Downloads/Livro1_1Avenida_PT_Final.pdf)

HIERRO, Ana Rita – *Salvaguarda do Património: Classificação e Comunicação*. Porto 2015. Relatório de Estágio inserido no Mestrado em História da Arte Portuguesa apresentado à Faculdade de Letras da Universidade do Porto.

ICOM - *Communicating Cultural Heritage to the Young. Encouraging Museum Communications World Wide*. Noruega: Paal Mork, 2008. [em linha]. [consultado a 24/01/2017]. Disponível na www: <URL: [http://network.icom.museum/fileadmin/user\\_upload/minisites/mpr/PDF/Reportweb.pdf](http://network.icom.museum/fileadmin/user_upload/minisites/mpr/PDF/Reportweb.pdf)>

JESUS, Júlio – *Questões do «Impactês»*. Associação Portuguesa de Avaliação de Impactes. Boletim n.º11: 2008.

JESUS, Júlio – *Nove notas Breves (e Uma Curiosidade) Sobre a Nova Lei de Bases do Ambiente*. Associação Portuguesa de Avaliação de Impactes. Boletim n.º30: 2014.

LEITE, José – *Inauguração dos Caminhos de Ferro em Portugal*. [2011] in *Restos de Coleção*. [em linha]. [consultado a 30/01/2017]. Disponível na www: <URL: <http://restosdecolecao.blogspot.pt/2011/05/inauguracao-dos-caminhos-de-ferro-em.html>>

LIN, Luna – *A short history of world metro systems- in pictures*. [2014]. [consultado a a 03/03/2017]. Disponível na www: <URL: <https://www.theguardian.com/cities/gallery/2014/sep/10/-sp-history-metro-pictures-london-underground-new-york-beijing-seoul>>

LOPES, Flávio; CORREIA, Miguel Brito – *Património Cultural. Critérios e normas internacionais de protecção*. Casal de Cambra: Caleidoscópio\_Edição e Artes Gráficas, 2014.

Lopes, Flávio – *Património Arquitectónico e Arqueológico: Informar para Proteger*. Lisboa: SEC, 1994.

*Manual de acolhimento e integração*. Metro do Porto, S.A. 2014

PHIBEL, Evelyne Béatrice – *Memória no Olhar: A reabilitação urbana do Centro Histórico de Vila Nova de Gaia*. Porto 2016. Relatório de Estágio inserido no Mestrado

em História da Arte Portuguesa, apresentado à Faculdade de Letras da Universidade do Porto.

QUEIRÓS, Luís Miguel – *As Ruas do Porto*. Porto: Livraria Editora Figueirinhas, 2009.

*Relatório de Sustentabilidade. Metro do Porto. A vida em movimento*: 2013, 2014 e 2015.

SILVA, Sílvia Ferreira – *Como Comunicar o Património da CP in Revista Turismo & Desenvolvimento* n.º9, 2009. [em linha]. [consultado a 02/01/2017]. Disponível na www:

<URL:

[https://www.google.pt/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=1&cad=rja&uact=8&ved=0ahUKEwiW-YK44abRAhVE0xQKHTAZCUQQFggZMAA&url=https%3A%2F%2Fwww.ua.pt%2FReadObject.aspx%3Fobj%3D30258&usg=AFQjCNH3eC\\_0FKgKE5VGHDyvKry\\_2YIHcg&sig2=hntxv6ESsziKYVe6ikxRg&bvm=bv.142059868,d.d24](https://www.google.pt/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=1&cad=rja&uact=8&ved=0ahUKEwiW-YK44abRAhVE0xQKHTAZCUQQFggZMAA&url=https%3A%2F%2Fwww.ua.pt%2FReadObject.aspx%3Fobj%3D30258&usg=AFQjCNH3eC_0FKgKE5VGHDyvKry_2YIHcg&sig2=hntxv6ESsziKYVe6ikxRg&bvm=bv.142059868,d.d24)>

SOUSA, Manuel de – *A centenária Avenida dos Aliados*. Porto: Livraria Lello, [s.d.]. [em linha]. [consultado a 08/07/2017]. Disponível na www: <URL:

<http://portoby.livrarialello.pt/centenaria-avenida-dos-aliados/>>

TAVARES, Rui – *Da Avenida da Cidade ao plano para a zona central. A intervenção de Barry Parker no Porto*. Trabalho realizado no âmbito da disciplina de Teoria e História da Arquitetura, do 1ºano do Curso de Arquitetura da Escola Superior de Belas Artes do Porto, 1982. [em linha]. [consultado a 08/07/2017]. Disponível na www: <URL:

[http://arquivodigital.cm-](http://arquivodigital.cm-porto.pt/ArquivoDigital/winlibimg.aspx?skey=&doc=494231&img=6805)

[porto.pt/ArquivoDigital/winlibimg.aspx?skey=&doc=494231&img=6805](http://arquivodigital.cm-porto.pt/ArquivoDigital/winlibimg.aspx?skey=&doc=494231&img=6805)>

TEIXEIRA, Manuel Paulo – *Arquitectura do Metro...a meta a integrar*. In FERNANDES, Fátima; CANNATÀ, Michele – *Eduardo Souto Moura. A Arquitectura do Metro. Obras e Projectos na Área Metropolitana do Porto*. Civilização Editora: Porto. 2006.

*URBAN ARCHAEOLOGY: HOW TO COMMUNICATE A STORY OF A SITE 3D RECONSTRUCTION BUT NOT ONLY*: [em linha]. [consultado a 12/01/2017]. Disponível na www: <URL: <http://www.int-arch-photogramm-remote-sens-spatial-inf-sci.net/XXXVIII-5-W16/445/2011/isprsarchives-XXXVIII-5-W16-445-2011.pdf>>

## Legislação

Carta Europeia do Património Architectónico (Amsterdão, outubro de 1975);

Carta Internacional sobre a Protecção e a Gestão do Património Arqueológico, ICOMOS (Suíça, 6 a 11 de Outubro 1990);

Convenção Europeia Para a Protecção do Património Arqueológico (Malta, 16 de Janeiro de 1992);

Convenção para a Salvaguarda do Património Architectónico da Europa (Granada, 3 de Outubro de 1985);

Convenção Quadro Relativa ao Valor do Património Cultural para a Sociedade, Faro (27 de Outubro de 2005, Conselho da Europa) e Relatório Explicativo da Convenção Quadro de Faro (2005, Conselho da Europa);

Decreto-Lei n.º186/90, de 6 de junho, [Estabelece o Regime de Avaliação de Impacte Ambiental]. *Diário da República, I Série, n.º 130, de 06-06-1990*, pp. 2462-2465;

Decreto-Lei n.º69/2000, de 3 de maio, [Aprova o regime jurídico da avaliação de impacte ambiental] *Diário da República n.º 102/2000, Série I-A de 2000-05-03*, pp. 1784 – 1801;

Decreto-Lei 151-B/2013, de 31 de outubro, [Estabelece o regime jurídico da avaliação de impacte ambiental (AIA) dos projetos públicos e privados suscetíveis de produzirem efeitos significativos no ambiente] *Diário da República n.º 211/2013, 2º Suplemento, Série I de 2013-10-31*, pp. 6328-(6) - 6328-(31);

Diretiva 85/337/CEE, de 27 de junho, [Relativa à avaliação dos efeitos de determinados projectos públicos e privados no ambiente] *Jornal Oficial nº L 175 de 05/07/1985*, pp. 0040 - 0048;

Diretiva 97/11/CE, de 3 de março, [Relativa à avaliação dos efeitos de determinados projetos públicos e privados no ambiente] *Jornal Oficial nº L 073 de 14/03/1997*, pp. 0005 – 0015;

Diretiva 2011/92/EU, de 13 de dezembro, [Relativa à avaliação dos efeitos de determinados projectos públicos e privados no ambiente] *Jornal Oficial L 26/1 de 28/01/2012* pp. 1- 26;

Diretiva 2014/52/UE, de 16 de abril, [Relativa à avaliação dos efeitos de determinados projetos públicos e privados no ambiente] *Jornal oficial L124/1 de 25/04/2014* pp. 1 - 30;

Lei n.º 11/87, de 7 de abril [Lei de Bases do Ambiente, referente às Áreas Protegidas de âmbito Nacional, Regional e Local] *Diário da República n.º81, Série I de 07/04/1987*;

Lei n.º 13/85, de 6 de junho, [Lei de Bases do Património, relativa ao Património Cultural Português] *Diário da República n.º 153, Série I de 11/06/1985*, pp. 1865 - 1847 ;

Lei n.º 19/2014, de 14 de abril, [Lei de Bases do Ambiente, define as bases da política ambiente] *Diário da República n.º 73, Série I de 14/04/2014*, pp.2400 - 2404;

Lei n.º 107/2001, de 17 de junho [Lei de Bases do Património, estabelece as bases da política e do regime de proteção e valorização do património cultural, *Diário da República n.º209, Série I-A de 08/09/2001*, pp. 5808 - 5829;

Recomendações sobre a Paisagem Histórica Urbana (UNESCO).

### **Recursos eletrónicos**

<http://www.railpictures.net/showphotos.php>

<http://anyformsdesign.blogspot.pt/2014/10/comunicar-patrimonio.html>

*Arqueologia* in Metro do Porto. [em linha]. [consultado a 16/06/2016]. Disponível na www: <URL:: <http://www.metrodoporto.pt/pages/319>>

BBC: [em linha]. [consultado a 31/01/2017]. Disponível na www: <URL: <http://www.bbc.com/news/world-europe-21743758>>

CROSSERAIL: [em linha]. [consultado a 30/01/2017]. Disponível na www: <URL: <http://www.crossrail.co.uk/sustainability/archaeology/#>>

Dicionário de Português Online: [em linha]. [consultado a 02/06/2017]. Disponível na www: <URL: <https://www.lexico.pt/azeviche/>>



Fundação Marques da Silva: [em linha]. [consultado a 10/07/2017]. Disponível na www: <URL: <https://fims.up.pt/>>

Heritage Museum: [em linha]. [consultado a 30/01/2017]. Disponível na www: <URL: [http://www.heritagemuseum.gov.hk/en\\_US/web/hm/museums/railway.html](http://www.heritagemuseum.gov.hk/en_US/web/hm/museums/railway.html)>

Livraria Lello: [em linha]. [consultado a 10/07/2017]. Disponível na www: <URL: <http://www.livrarialello.pt/>>

MICROBITS: [em linha]. [consultado a 30/01/2017]. Disponível na www: <URL: <http://mic-ro.com/metro/index.html>>

Museo archeologico Nazionale di Napoli: [consultado a 15/02/2017]. Disponível na www: <URL: [http://cir.campania.beniculturali.it/museoarcheologiconazionale/percorso/nel-museo/P\\_RA42/?searchterm=metropolitana](http://cir.campania.beniculturali.it/museoarcheologiconazionale/percorso/nel-museo/P_RA42/?searchterm=metropolitana)>

Museum of London: [em linha]. [consultado a 30/01/2017]. Disponível na www: <URL: <https://www.museumoflondon.org.uk/museum-london-docklands/whats-on/exhibitions/tunnel-archaeology-crossrail>>

National Geographic News: [em linha]. [consultado a 17/02/2017]. Disponível na www: <URL: <http://news.nationalgeographic.com/2016/09/bubonic-plague-dna-found-london-black-death>>

Red Empire: em linha]. [consultado a 17/02/2017]. Disponível na www: <http://www.redempire.co.uk>>

*Requalificação Urbana* in Metro do Porto. [em linha]. [consultado a 16/06/2016]. Disponível na www: <URL: <http://www.metrodoporto.pt/pages/317>>

Restos de Coleção: [em linha] [consultado a 29/01/2017]. Disponível na www: <URL: <http://restosdecolecao.blogspot.pt/2011/05/inauguracao-dos-caminhos-de-ferro-em.html>>

[S.A.] – *Santa Barbara Wildlife Care Network*. [2005] in *1969 Santa Barbara Oil Spill*. [em linha]. [consultado a 13/03/2017]. Disponível na www: <URL: [http://www2.bren.ucsb.edu/~dhardy/1969\\_Santa\\_Barbara\\_Oil\\_Spill/About.html](http://www2.bren.ucsb.edu/~dhardy/1969_Santa_Barbara_Oil_Spill/About.html) >

UNESCO WORLD HERITAGE: [em linha]. [consultado a 24/01/2017]. Disponível na www: <URL: <http://whc.unesco.org/>>

VisitBudapest.travel: [em linha]. [consultado a 24/01/2017]. Disponível na www: <URL: <http://visitbudapest.travel/guide/budapest-attractions/millennium-underground/>>

We Love Budapest: [em linha]. [consultado a 24/01/2017]. Disponível na www: <URL: <http://welovebudapest.com/budapest.and.hungary/retro.railways.ride.the.continent.s.old.est.metro.in.budapest>>

### Metros:

Atenas: [em linha]. [consultado a 16/02/2017]. Disponível na www: <URL: <http://www.athenstransport.com>>

Budapeste: [em linha]. [consultado 15/02/2017]. Disponível na www: <URL: <http://visitbudapest.travel/guide/budapest-attractions/millennium-underground>>

Copenhaga: [em linha]. [consultado a 31/01/2017]. Disponível na www: <URL: <http://intl.m.dk/#!>

<http://cphmuseum.kk.dk>>

Glasgow: [em linha]. [consultado a 16/02/2017]. Disponível na www: <URL: <http://www.spt.co.uk/corporate/about/our-services/glasgow-subway>

<http://www.glasgowheritage.org.uk>>

Hong Kong: [em linha]. [consultado a 17/02/2017]. Disponível na www: <URL: [http://www.heritagemuseum.gov.hk/en\\_US/web/hm/museums/railway.html](http://www.heritagemuseum.gov.hk/en_US/web/hm/museums/railway.html)>

Istambul: [em linha]. [consultado a 16/02/2017]. Disponível na www: <URL: <http://www.newyorker.com/magazine/2015/08/31/the-big-dig>>

Lisboa: [em linha]. [consultado a 20/04/2017]. Disponível na www: <<http://www.metrolisboa.pt>>

Londres: [em linha]. [consultado a 16/02/2017]. Disponível na www: <URL: <https://tfl.gov.uk/corporate/about-tfl/culture-and-heritage>

[www.ltmuseus.co.uk](http://www.ltmuseus.co.uk)>

Madrid: [em linha]. [consultado a 20/04/2017]. Disponível na www: <<http://www.metromadrid.es/en/>>

Margem Sul: [em linha]. [consultado a 22/05/2017]. Disponível na www: <<http://www.mts.pt>>

Mondego: [em linha.] [consultado a 22/05/2017]. Disponível na www: <<http://www.metromondego.pt>>

Nova Iorque: [em linha]. [consultado a 17/02/2017]. Disponível na www: <URL: [http://www.nycsubway.org/wiki/The\\_First\\_Subway](http://www.nycsubway.org/wiki/The_First_Subway)>

Paris: [em linha]. [consultado a 22/05/2017]. Disponível na www: <<http://www.parisbytrain.com/paris-metro/>>

Porto: [em linha]. [consultado a 14/02/2017]. Disponível na www: <URL: <http://www.metroporto.pt/pages/319>>

Roma: [em linha]. [consultado a 15/02/2017]. Disponível na www: <URL: <http://www.thelocal.it/20160517/rome-mulls-metro-museum-after-new-line-works-uneearth-ruin>  
<http://mic-ro.com/metro/metrocity.html?city=Rome>>

Sofia: [em linha]. [consultado a 15/02/2017]. Disponível na www: <URL: <http://mic-ro.com/metro/metrocity.html?city=Sofia>>

Toronto: [em linha]. [consultado a 17/02/2017]. Disponível na www: <URL: [https://www.ttc.ca/PDF/Transit\\_expansion\\_PDFs/technical-report\\_5-cultural-heritage-assessment-report.pdf](https://www.ttc.ca/PDF/Transit_expansion_PDFs/technical-report_5-cultural-heritage-assessment-report.pdf)>

Viena: [em linha]. [consultado a 15/02/2017]. Disponível na www: <URL: <http://mic-ro.com/metro/metrocity.html?city=Vienna>>

## **Revistas e Jornais**

China Daily Asia: [em linha]. [consultado a 06/02/2017]. Disponível na www: <URL: [http://www.chinadailyasia.com/hknews/2014-05/06/content\\_15133697.html](http://www.chinadailyasia.com/hknews/2014-05/06/content_15133697.html)>

Culture 24: [em linha]. [consultado a 06/02/2017]. Disponível na www: <URL: <http://www.culture24.org.uk/history-and-heritage/archaeology/art500045-victorian-railway-infrastructure-discovered-by-archaeologists-near-london-tube-station>>

Diário de Notícias: [em linha]. [consultado a 29/01/2017]. Disponível na www: <URL: <http://www.dn.pt/media/interior/inauguracao-do-metro-de-lisboa-em-1959-5325464.html>>

Jornal Público: [em linha]. [consultado a 19/01/2017]. Disponível na www: <URL: <https://www.publico.pt/2012/12/07/local/noticia/fernando-gomes-este-sistema-de-metropolitano-e-o-nosso-orgulho-1576484>>

Jornal Público: [em linha]. [consultado a 30/01/2017]. Disponível na www: <URL: <https://www.publico.pt/local-porto/jornal/derrocada-arrasta-idosa-153558>>

P3: [em linha]. [consultado a 12/01/2017]. Disponível na www: <URL: <http://p3.publico.pt/cultura/arquitectura/9710/metro-do-porto-um-premio-de-estacao-em-estacao>> artigo escrito por Nelson Garrido a 29/10/2013

P3: [em linha]. [consultado a 12/01/2017]. Disponível na www: <URL: <http://p3.publico.pt/cultura/arquitectura/10052/metro-do-porto-arquitectura-e-geometria>> artigo escrito por Tiago Braga a 29/12/2013

Revistas:

BROWNE, Patrick *in The Local*: 2016. [em linha]. [consultado a 29/01/2017]. Disponível na www: <URL: <http://www.thelocal.it/20160517/rome-mulls-metro-museum-after-new-line-works-unearth-ruin>>

JN em Foco – Jornal de Noticias, Fevereiro 2000 *Metro do Porto. Luz ao fundo do túnel*. E Infometro, Novembro 2003 nº12

Revista “Infometro”. Novembro de 2003, nº 1

Revista da edição do dia 7 de Dezembro de 2002 do Jornal de Notícias – “Metro aqui tão perto”

Sofia News Agency: [em linha]. [consultado a 01/02/2017]. Disponível na www: <URL: <http://www.novinite.com/articles/114430/Metro+Helps+Make+Downtown+Sofia+Top+Archaeology+Complex>>

Spiegel Online – International: [em linha]. [consultado a 19/02/2017]. Disponível na www: <URL: <http://www.spiegel.de/international/zeitgeist/buried-in-a-bombed-out-cellar-nazi-degenerate-art-rediscovered-in-berlin-a-727971.html>>

The Guardian: [em linha]. [consultado a 29/01/2017]. Disponível na www: <URL: <https://www.theguardian.com/cities/gallery/2014/sep/10/-sp-history-metro-pictures-london-underground-new-york-beijing-seoul>>

The New Yorker: [em linha]. [consultado a 29/01/2017]. Disponível na www: <URL: <http://www.newyorker.com/magazine/2015/08/31/the-big-dig>>

tm Bulgária: [em linha]. [consultado a 29/01/2017]. Disponível na www: <URL: <http://www.tmbulgaria.com/en/articles/Sofia-opens-a-new-subway-station-with-archeological-exhibition/3333/index.html>>

Últimas Reportagens: [em linha]. [consultado a 12/01/2017]. Disponível na www: <URL: <http://ultimasreportagens.com/97.php>>